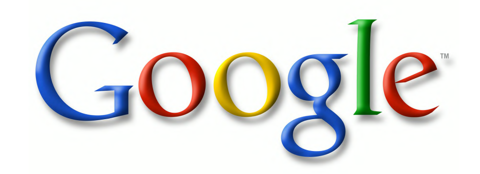
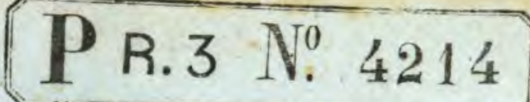



UC-NRLF
$B 303 256


Vitam impendere Vero
Ex libris O. Borelli


PR.3 N.0 4214


SEAL OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA
LET THERE BE LIGHT
1868

VOYAGE A TRAVERS L'ISTHME

ITINÉRAIRE

DU

CANAL DE SUEZ

PAR

LE Dr H. COUVIDOU

PORT-SAÏD

A. MOURÈS, IMPRIMEUR-ÉDITEUR

1875

AVANT-PROPOS

C'est en 1869 que parut le remarquable ouvrage, si consciencieux et si étudié, de M. Olivier Ritt, *Histoire de l'Isthme de Suez*. Ce travail très complet rend compte des efforts faits, à toutes les époques de l'histoire, pour joindre la Méditerranée à la mer Rouge ; il montre les tentatives plus ou moins hardies, plus ou moins suivies d'effets qui se succèdent à travers les siècles, dans l'intention d'ouvrir au commerce une voie sûre et rapide en creusant, à travers le désert inhospitalier, un canal navigable.

Son but est surtout de donner les détails les plus rigoureux, les chiffres les mieux contrôlés concernant les travaux du Canal maritime actuel et de faire connaître, du premier au dernier *coup de pioche*, cette œuvre immense, une des gloires du dix-neuvième siècle, si vaste dans la conception, si puissante dans l'exécution, si féconde dans les résultats.

Au moment, impatiemment attendu, où les fêtes de l'inauguration du Canal attiraient à Port-Saïd un immense concours d'intéressés et de curieux de tout rang, de tout état, de toute condition, de toute nation ; où tous les souverains de l'Europe, tous les gouvernements du monde civilisé venaient, par eux-mêmes ou leurs représentants, sanctionner de leur approbation cordiale ce résultat si grandiose et si essentiellement humanitaire, le livre de M. Ritt ne pouvait manquer d'obtenir un grand succès d'actualité. On s'intéressait aux pionniers de l'Isthme, à leurs

travaux hardis et persévérants, à leurs souffrances si courageusement supportées; on aimait à les voir aux prises avec les difficultés matérielles, mais surtout avec les difficultés d'autre nature : l'envie, la calomnie, la haine, la cupidité, l'égoïsme, minant sans cesse l'échafaudage que relevait sans cesse leur volonté passionnée; on applaudissait à leur esprit d'entreprise, à leur philosophie vaillante et enjouée, qui dédaignait les coteries hostiles et se riait des déceptions accumulées par la malveillance.

Les esprits positifs voulaient connaître les prix de revient, les rendements probables; les spécialistes : ingénieurs, marins ou industriels, désiraient des renseignements précis sur les travaux effectués; les marchands cherchaient à se rendre compte des chances de succès offertes dans le présent et dans l'avenir à cette nouvelle province, presque exclusivement européenne, annexée à l'Egypte avec une rapidité digne des plus beaux jours

des États-Unis ; les simples curieux s'instruisaient pour faire comme les autres, le plus grand mobile des actions humaines que je connaisse.

Aujourd'hui, l'œuvre est accomplie ; les navires du plus fort tonnage suivent sans hésitation, et surtout sans danger, la nouvelle voie qui leur est ouverte. Le doute n'est plus permis, l'expérience a prononcé, et si certaines difficultés entravent encore le succès dans sa marche graduellement ascendante, elles n'ont trait qu'à des intérêts pécuniaires et n'infirment en rien le résultat définitivement obtenu.

Déjà, les premiers travailleurs, leurs souffrances, leurs luttes, leurs déceptions constamment renouvelées, leurs efforts constamment triomphants sont oubliés; la création du Canal maritime est de l'histoire ancienne en attendant qu'elle devienne de la légende. Le touriste passe indifférent devant une berge aplatie ou dans un seuil aux parois

abruptes, sans souci des humbles ouvriers qui accumulèrent la vase molle ou percèrent le rocher.

Un gros volume historique et technique n'a plus sa raison d'être et n'intéresse que les amateurs des choses passées.

Les amateurs des choses futures sont gens à imagination vive, ardente, à tempérament impressionnable, qui prévoient l'avenir sans baguette divinatoire, et trouvent toujours sous la main des verres aux couleurs variées pour colorer leurs visions en rose ou en noir, suivant la circonstance, le caprice ou l'état de l'atmosphère.

Il reste les amateurs des choses présentes — c'est le grand nombre, — qui voyagent à toute vapeur, courent le monde plutôt pour l'avoir vu que pour le voir; n'ont pas le temps de s'arrêter aux beautés de la route dont ils bravent les aspérités, et se donnent une peine inouïe pour aller, bien loin, bien loin, étudier, un livret-guide à la main, tel

pays qu'ils parcourraient bien plus agréablement et connaîtraient bien mieux sans quitter le coin de leur feu. Ils n'auraient pour cela qu'à lire une de ces relations de voyage sérieuses et humoristiques, ornées de dessins pris sur nature, écrites par des observateurs savants et hardis, saisissantes par leurs peintures de mœurs et leurs descriptions vivement nuancées, instructives par leur amas de notes et de documents puisés aux meilleures sources, ne coûtant pas, à beaucoup près, autant qu'un voyage en Chine ou au Brésil, tout en procurant bien plus de plaisir et bien moins de déboires de toute sorte.

C'est pour cette classe de touristes que j'écris le présent ouvrage, qui n'est qu'un guide bien sec, bien prosaïque, n'ayant rien de commun avec la relation de voyage (idéale ou à peu près) dont je viens de parler. J'aurai, à défaut d'autre mérite, celui de l'exactitude. Je suis depuis longtemps à la source des renseignements, et chaque ligne

écrite par moi est soumise au contrôle plus ou moins bienveillant de tout le personnel de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.

J'attendrai le voyageur en vue de Port-Saïd, au milieu de cette vaste nappe d'eau salie par le Nil, qui contraste si désagréablement avec les flots bleus et transparents du reste de la Méditerranée. Je le piloterai jusqu'à Suez, en lui donnant succinctement toutes les explications qu'il pourra désirer sur tout ce qui frappera ses regards. Je tâcherai d'être clair et précis; mon compagnon de voyage tâchera d'être indulgent, et peut-être à l'entrée de la mer Rouge éprouvera-t-il quelque regret de me quitter si tôt.

Je le désire plus que je ne l'espère.

L'ENTRÉE DU CANAL

Arrivé en vue de Port-Saïd, le voyageur éprouve un moment de désagréable surprise. Après avoir, pendant toute la traversée, admiré les aspects si variés et si pittoresques des côtes de Provence, d'Italie, de Malte ou de l'Archipel grec, il se trouve en face d'une bande de sable basse, plate, nue, sans accidents, sans verdure, dont la teinte grisâtre se confond avec celle de l'eau bourbeuse, et qu'on ne voit qu'au moment d'attérir.

Autrefois, Port-Saïd n'était signalé aux navires que par les colonnes de fumée qui s'élevaient des

nombreuses dragues en activité et de leurs bateaux-porteurs; aujourd'hui, il existe un point de repère, qu'on aperçoit de fort loin et qui paraît isolé au milieu des flots : c'est le phare.

A mesure qu'on approche, on distingue, en avant du phare, un objet flottant, d'aspect noir et lourd, qui présente à peu près la forme d'une pyramide tronquée et ne ressemble à aucun type de navire connu. Peu à peu, les contours de cette masse se dessinent, les détails apparaissent; on reconnait une espèce de bateau sur lequel s'étage un amas de chaînes, de rouages, de godets, et que couronne un panache de fumée : c'est la DRAGUE MARINE.

Construit par la Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée, ce puissant engin se compose d'une coque en fer présentant une longueur de 50^m sur 9^m 30 de largeur et 3^m 50 de profondeur. Ses flancs sont préservés du choc des bateaux-porteurs par d'épais madriers qui règnent en cordons, l'un à la hauteur de la ligne de flottaison, l'autre à la hauteur du pont. Ces

deux cordons sont reliés entre eux par d'autres madriers disposés en zigzags, et cette disposition excellente au point de vue du résultat, ne manque pas d'une certaine élégance dont on n'avait que faire mais qui ne gâte rien. Le long des bastingages, hauts d'environ 1 mètre, s'ouvrent, de distance en distance, des panneaux qui facilitent l'accès de la drague et peuvent être au besoin hermétiquement fermés. La forme du bateau ne permet pas une grande vitesse, mais est parfaitement appropriée à sa destination : l'avant est triangulaire, l'arrière est arrondi en demi-cercle. Il n'y a pas de quille proprement dite, mais le fond n'est pas absolument plat. A partir de la ligne de flottaison, la largeur de la coque diminue assez rapidement, et cette disposition mixte, qui permet un roulis exagéré, s'oppose, en revanche aux grands mouvements de tangage qui nuiraient à la bonne exécution du travail.

La partie centrale du bateau est occupée par une machine de la force de 180 chevaux. On a choisi le système le plus récent et le plus écono-

mique. Cette machine, en temps ordinaire, fait mouvoir la chaîne à godets; mais, dans les cas où l'appareil doit être déplacé, elle fait mouvoir deux hélices accouplées. On peut à volonté embrayer ou débrayer l'un et l'autre mouvement. Dans un cas, la drague fonctionne comme instrument de creusage, et ses godets, d'une capacité de 4 hectolitres, retirent sans cesse du fond de la mer d'énormes quantités de déblais; dans l'autre cas, l'appareil, mis en mouvement par ses deux hélices, obéissant au gouvernail comme un navire, gagne la haute mer ou rentre dans le port, sans l'aide d'un remorqueur, il peut même entreprendre des voyages de long cours, sa traversée de France en Egypte s'est effectuée sans difficulté.

Entre la machine et l'avant du bateau s'ouvre le puits dans lequel plonge l'élinde, qui peut être élevée ou abaissée au moyen d'une petite machine spéciale placée à l'avant. A l'arrière fonctionnent, à grand bruit de ferraille, les lourdes chaînes et les treuils au moyen desquels s'exécutent les mouvements de latéralité désignés par l'expression

technique de *papillonnage*. Le reste est occupé par des soutes, des logements pour l'équipage et surtout par des compartiments étanches destinés à maintenir le bateau à flot et le garantir, en cas d'avarie, contre toute chance de submersion.

En somme, cet appareil est une drague analogue à celles qu'on voit fonctionner sur tous les canaux et cours d'eau navigables, mais établie de façon à pouvoir tenir la mer et exécuter un bon travail en dehors des jetées par les gros temps et sur des fonds de huit mètres.

Ce modèle atteint bien son double résultat.

En dehors des jetées, au voisinage de la drague marine, circulent des bateaux aux formes insolites dont la coque peinte en rouge s'élève peu au-dessus de l'eau, qui ne portent aucune espèce de mâture ni d'agrès et sont surmontés à leur partie médiane d'une courbe ressemblant à l'arc d'une roue immense; ce sont les GABARES ou BATEAUX-PORTEURS, qui varient comme dimensions, mais comme type ne présentent que des différences sans importance. Leur longueur est de

30 à 40 mètres sur 6 ou 7 de largeur ; l'avant et l'arrière sont occupés par les logements de l'équipage, les soutes et la machine. Sur chaque flanc, s'étend une chambre à air parfaitement étanche. Le milieu du navire est un puits ou bassin de forme rectangulaire, d'une capacité de 80 à 120 mètres cubes, dont le fond est formé par six portes ou clapets auxquels s'attachent de fortes chaînes passant sur des poulies que supporte l'arcade supérieure.

Ces solides bateaux, entièrement construits en fer, se placent bord à bord auprès des dragues, reçoivent dans leur puits le déblais qu'ils emportent au large. Là, les chaînes des clapets sont tendues au moyen d'un treuil ; le fond du puits s'ouvre par ses six portes, et les grandes vagues du large entraînent le sable vers le fond du golfe de Péluse.

Il existait autrefois un banc de sable appelé *banc des porteurs*, situé à l'est des jetées ; était-il réellement formé par la charge accumulée des bateaux-porteurs, je ne saurais le préciser. Quoi-

qu'il en soit, il parait qu'il est aujourd'hui passé à l'état de souvenir.

Ces bateaux-porteurs, dont le fond s'ouvre et se ferme à volonté par un mécanisme si simple et si ingénieux, font involontairement penser à Carrier, de Nantes, cette abjecte personnification du régime de la Terreur, éclose sous l'influence des effervescences malsaines de 93. Si le terrible proconsul eût possédé des bateaux de ce modèle perfectionné, combien son système de déportation verticale devenait d'une exécution facile et agréable!

Malgré leur destination toute spéciale, ces bateaux ont rendu et rendront encore au besoin de grands services *en dehors de leur spécialité*. Leur machine de 30 à 50 chevaux de force, suivant les types, permet de les employer au remorquage. On les a utilisés dans bien des circonstances difficiles, pendant les premiers mois qui ont suivi l'inauguration du Canal Maritime. Pour diverses causes, dont l'appréciation, sans être un problème insoluble, n'en est pas moins très-délicate, des bâtiments de tout tonnage, plus

particulièrement de grands navires appartenant à des compagnies de premier ordre, cassaient un ou deux ailerons de leur hélice, ensablaient leur quille en plein canal — en dehors de la cuvette bien entendu, — et malgré le zèle et l'habileté du pilote qui n'était pour rien dans ce déplorable évènement, restaient là gênants et gênés jusqu'au moment où un bateau-porteur (quelquefois plusieurs) faisant l'office de remorqueur, les arrachait soit par une traction continue, soit par des secousses réitérées, à l'espèce d'étau qui les retenait, au grand détriment du transit.

Aujourd'hui, les échouages sont rares, les gabarres et porteurs sont rendus à leur destination primitive : l'entretien du canal. — C'est tout simplement la brouette du cantonnier.

Sans parler des chemins de fer de Paris à la lune et autres amorces où l'actionnaire est venu mordre plus ou moins, il me souvient d'un projet de percement de l'isthme de Panama par le lac Nicaragua et le fleuve San-Juan, projet qui captiva un moment l'attention des capitalistes parisiens

et fut très habilement développé dans la *Revue des Deux-Mondes*, par M. Belly, ingénieur chargé des études sur place. Le tracé du canal passait par le 10me degré de latitude N., et l'opération générale portait le nom du lac NICARAGUA ; il n'y eut pas un capitaliste qui ne confondit ce lac inconnu avec la chute trop connue du NIAGARA, située par le 40me degré de latitude Nord.

C'est là un bel exemple de la nature et de la profondeur des études auxquelles se livre — en général — l'homme qui, possédant un capital rapportant 6 %, éprouve le besoin de lui faire rapporter le triple.

Depuis plusieurs années, quelques personnages, plus ou moins bien situés, plus ou moins riches, mais tous marqués au même coin, demandent pourquoi tant de dragues, de bateaux-porteurs, de gabarres, puisque le Canal est désormais achevé. Aucun d'eux ne parle de son instruction, de ses travaux sur la matière, de ses connaissances spéciales ; mais chacun prononce avec une dignité modeste ces deux expressions qui couvrent si

bien la nullité : « Suivant mon gros bon sens, » ou « dans mon petit jugement. » On les étonnerait beaucoup si l'on mettait en doute la nécessité d'un jardinier pour ratisser quotidiennement les allées de leur parterre ou d'un piémontais pour ramoner et réerépir tous les ans leurs cheminées. L'entretien est nécessaire partout, et puisque en Égypte on en fait fi, il faut que la Compagnie du Canal maritime de Suez donne le bon exemple en ne laissant pas s'atrophier l'œuvre qui a coûté tant de labeurs, tant de sacrifices, dépensé tant d'intelligence et d'argent, comme s'atrophie et se détruit, pièce à pièce, sans soins, sans réparations, la garde-robe d'un effendi.

Le Canal maritime, depuis la formation de la Compagnie jusqu'à la fin des travaux, a soulevé bien des sentiments hostiles, a été l'objet d'attaques violentes, de calomnies insensées. Que n'a-t-on pas dit sur l'impossibilité de naviguer dans la baie de Péluse, sur les îles flottantes, les en-

sablements, les vases qui devaient régulièrement combler le port, à mesure qu'on creuserait le chenal. Aujourd'hui, que l'expérience a prononcé, les prédictions s'accumulent comme si le Canal était encore à l'état de projet. Il se trouve des gens pour affirmer que dans peu d'années le passage entre les deux mers n'existera plus, et que le canal actuel ne sera plus qu'un texte à discussions académiques.

Ces prophéties, dont l'absurdité n'a pas besoin d'être démontrée, se renouvelleront tant que le Canal froissera quelques intérêts ou excitera quelques ambitions. Quoiqu'il en soit, le Canal maritime aurait le sort commun à toute œuvre abandonnée ou négligée, si l'on cessait de l'entretenir en bon état ; il faudra toujours des dragues sur son parcours, comme il faut des cantonniers sur les routes. Les vents d'ouest accumulent annuellement dans le port de Port-Saïd une épaisseur de sable de 60 à 70 centimètres, et dans tout le reste du Canal la quantité de sable ainsi déposé peut être évaluée à 15 centimètres d'épais-

seur. C'est peu, mais suffisant pour nécessiter quelques creusages de temps à autre. Un jour peut-être, le boisement des berges obviera en partie à cet inconvénient. L'œuvre du canal une fois commencée, doit être perfectionnée à mesure des besoins commerciaux et des échanges qui iront croissant entre les populations d'Occident et d'Orient.

De la plage à la haute mer s'étendent deux jetées qui s'enracinent à 1,400 mètres l'une de l'autre et circonscrivent l'avant-port. Cette immense étendue d'eau calme pourra plus tard être creusée en totalité, s'il y a lieu, au niveau du chenal actuel. Le projet de la Commission internationale était d'établir deux digues parallèles à un écartement de 400 mètres, se prolongeant jusque sur les fonds de 9 à 10 mètres et entre lesquelles on eût creusé le chenal. Plus tard, la Compagnie décida d'écarter le point de départ de la jetée ouest et de la diriger obliquement par rapport à la jetée est. A cette époque, des admi-

nistrateurs faisant autorité, des ingénieurs dont l'opinion avait force de loi, affirmaient qu'aucune jetée n'était possible, que les pierres s'enfonceraient indéfiniment, et que jamais on n'en verrait paraître à la surface de l'eau. La *Revue d'Edimbourg*, en 1856, propagea avec obstination ces craintes dénuées de fondement. Les jetées existent et donnent un constant et éclatant démenti aux déclamations intéressées des adversaires du Canal; elles sont formées d'énormes blocs de béton dont chacun cube 10 mètres et pèse 20,000 kilog.; elles subissent les plus rudes tempêtes sans détérioration; les madrépores, les varechs qui les recouvrent en attestent l'inébranlable solidité.

La jetée ouest, longue de 2,500 mètres, a paru insuffisante. On immerge de nouveaux blocs et bientôt la rade de Port-Saïd sera définitivement garantie contre les ensablements.

On voit encore à l'extrémité de chaque jetée une petite construction en fer appelée musoir, qui se compose d'un petit phare et d'une espèce de boîte servant d'abri au gardien. — Qu'on se

figure, à l'époque des grandes tempêtes, un malheureux enfermé dans ce coffre pendant plusieurs jours, n'ayant d'autre distraction que d'écouter le tumulte des grandes vagues qui bondissent par-dessus ce tombeau anticipé qu'elles menacent d'engloutir, manquant de provisions et même d'eau douce et ne pouvant compter sur aucun secours. N'y a-t-il pas là de quoi mériter les honneurs de la canonisation, si ces ermites de la mer étaient poussés par la grâce au lieu d'être mus par l'appât d'un mince salaire.

Provisoirement, ces musoirs sont remplacés par les mahonnes à feu, forts bateaux dont le nom indique la forme, longs de 40 mètres sur 9 de large ; ces bateaux sont surmontés d'un mât au sommet duquel est établi un puissant fanal, suspendu par un système très-ingénieux, de manière à ne subir aucun effet de roulis ni de tangage. Ces mahonnes sont à l'ancre assez loin en avant des jetées; mais ce sont des bateaux très habitables, montés par un équipage de matelots pouvant correspondre avec la terre au moyen

de bonnes embarcations; l'eau douce et les provisions n'y manquent jamais et on n'y court aucun danger, même par les plus gros temps. Le séjour à bord des mahonnes à feu ne peut, sous aucun rapport, être comparé au supplice de prison cellulaire auquel se trouvaient si souvent condamnés les gardiens des musoirs.

Le chenal de l'avant-port est indiqué par des bouées et par des chalands à feu. Ces bateaux, parfaitement abrités par les jetées, sont à fond plat et beaucoup plus petits que les mahonnes; leur fanal est aussi beaucoup moins puissant. Enfin, à l'entrée du port, existe sur chaque rive un feu fixe élevé au sommet d'une potence en fer. Tous ces feux, parfaitement alignés et régulièrement espacés sont rouges à tribord et verts à babord des navires qui entrent à Port-Saïd. Ainsi, l'entrée du port est très facile, si l'on prend au large l'alignement du feu de direction placé dans le lac Menzaleh, dans l'axe même du chenal, en laissant les feux rouges à tribord et les feux verts à babord.

En parcourant du regard la jetée ouest on remarque, à 1,500 mètres environ de la ville, un entrelacement de poteaux et de bandes de fer dont l'existence n'est actuellement justifiée par rien. Cette construction a conservé son nom primitif : L'ILOT. Les navires qui apportèrent les bois de construction pour commencer les premiers établissements à Port-Saïd ne pouvant accoster nulle part, jetaient à la mer leur chargement, dont on formait des trains que des canots remorquaient jusqu'à la côte. Mais toutes les marchandises n'ont pas comme des poutres ou des madriers la faculté de surnager ; la Compagnie dut, dès le début, se préoccuper de faciliter les débarquements. Un appontement de 250 mètres fut établi dans la direction du large, sur la ligne où devait s'élever la jetée ouest ; les barques purent accoster facilement et déposer leur chargement sur la voie ferrée qui, de l'appontement, se prolongeait jusqu'aux magasins.

Cet appontement devint insuffisant par suite du plus grand nombre de navires arrivant à Port-

Saïd et surtout de leur plus fort tonnage. On commença par enfoncer dans le sable, à un kilomètre et demi de la ville et par des fonds de 5 à 6 mètres, d'énormes pieux en fer qu'on relia solidement les uns aux autres. Leurs interstices furent remplis par des pierres apportées des carrières du Mex, près d'Alexandrie. Cet ensemble constitua un îlot de 20 mètres de large sur 60 mètres de long. On y installa une grue pour l'opération des déchargements. Aujourd'hui, l'îlot perdu au milieu de la jetée, n'est plus apte à rendre les mêmes services; mais il a bien son utilité à un autre point de vue. Il s'y est formé un banc d'huîtres qui serait d'une grande richesse s'il n'était pas en toute saison dragué sans discernement par des pêcheurs avides et imprévoyants. Tel qu'il est, il suffit pour les besoins de la ville, et ce précieux mollusque est devenu une ressource agréable et accessible à toutes les bourses.

Au fond de l'avant-port, sur la rive Asie, dans l'espace compris entre le Canal et la jetée est,

s'étend un vaste chantier entouré de maisons d'habitation, ateliers, magasins et autres constructions diverses, servant de point de départ ou d'arrivée à un grand nombre de bateaux de différents types: gabarres, chalands, remorqueurs, mahonnes, animé comme une fourmilière. C'est le chantier où se fabriquent les énormes blocs dont sont formées les jetées.

Par suite de la direction générale des vents et des courants, la rive nord de ce chantier était continuellement rongée par les vagues; le vaste espace consacré au dépôt des blocs diminuait sensiblement; on dut prendre des mesures sérieuses et efficaces. De solides pieux furent enfoncés sur toute la longueur de la rive; leurs intervalles furent remplis de pierres : des épis en maçonnerie furent construits dans une direction perpendiculaire à cet empierrement. Grâce à ce système de défense, les flots se bornent aujourd'hui à lécher doucement la plage qu'ils mordaient avec tant de fureur. Il n'y a pas jusqu'à la frégate égyptienne, à l'ancre au nord du premier épi,

qui ne serve de brise-lames. Ce chantier, organisé autrefois par la maison Dussaut, appartient aujourd'hui à la Compagnie du Canal et peut immerger jusqu'à 50 blocs par jour. Le sable et la chaux destinés à composer le béton sont chargés sur des wagons auxquels une chaîne sans fin fait gravir un plan incliné qui aboutit à une plate-forme sur laquelle s'ouvrent les orifices des broyeurs. Au-dessous de la plate-forme, d'autres wagons reçoivent le mortier qui s'échappe par l'orifice inférieur des broyeurs et vont le verser dans des moules symétriquement rangés ou il est soigneusement *damé* par des ouvriers armés de lourds pilons en bois. Plus tard, quinze jours au moins, les boulons du moule sont dévissés, ses parois enlevées, et le bloc reste exposé pendant plusieurs mois au grand air et au soleil jusqu'au moment ou il est assez sec pour être immergé.

A cette époque, le chantier de séchage est parcouru par un puissant appareil qui porte le nom de *grue*, quoiqu'il ne ressemble en rien à l'engin primitif qui mérita ce nom par sa position

élevée sur les murs en construction des châteaux du moyen-âge et des cathédrales gothiques, et surtout par son long cou avancé en surplomb. La grande grue du chantier se compose de deux montants en fer et tôle, très solides, dont l'écartement enjambe trois rangées de blocs, et d'une traverse supérieure formant portique. Cette traverse supérieure supporte une voie ferrée le long de laquelle se meut un treuil mécanique. Quand on veut enlever un bloc, le treuil s'avance directement au-dessus, laisse descendre sa chaîne terminée par quatre chainons munis de forts crochets ; les chaînons sont attachés sous le bloc, que ses cales soutiennent au-dessus du sol ; le bloc est enlevé, porté au-dessus d'un truc où il est déposé avec une douceur et une sollicitude, que n'ont pas toujours les nourrices pour la fragile créature, qu'une famille trop confiante livre à leurs soins mercenaires. Un train se forme et roule jusqu'à l'appontement ; là, une grue de même nature, mais fixe, enlève ces énormes masses et les dépose sur le pont d'nne mahonne, pendant que la première grue,

dont les montants sont garnis de roues, se promène sur des rails disposés parallèlement aux blocs, enlève tour à tour ces derniers jusqu'à épuisement des trois rangées, et se porte, à l'aide de sa machine, sur une autre travée pour recommencer sa cueillette.

Parbleu ! j'ai bien le droit de me servir du mot *cueillette* à propos d'une grue à vapeur, puisqu'on se sert du mot *papillonage* à propos d'une drague. Trop de poésie est capable de donner des migraines ; mais le sujet que je traite en comporte si peu !...

Les blocs déposés sur le pont d'une mahonne *ad hoc* sont au nombre de trois ; ils reposent sur des cales inclinées avec des tasseaux mobiles et sont retenus par un simple encliquetage. Arrivés à destination, ils glissent et plongent en faisant bondir, pendant un moment, la mahonne allégée brusquement de 60,000 kilos.

D'immersion en immersion, les blocs arrivent à fleur d'eau : alors au lieu de les jeter brusquement, on les dépose avec délicatesse, comme la

fruitière dépose doucement ses fraises et ses pêches pour former le dessus du panier.

L'instrument qui place si aisément des masses de 20 tonnes s'appelle une *bigue*, mais il ressemble à s'y méprendre à l'instrument qu'on appelle une *chèvre*; or, *bique* étant synonime de *chèvre*, le mot *bigue* n'est qu'une corruption de *bique*, on voit d'ici la conséquence, et en établissant ma priorité pour cette découverte, je ne désespère pas de devenir membre de l'Institut.

Les blocs dont sont faites les jetées sont un produit de l'industrie contemporaine, qui mérite bien de fixer l'attention; mais si la composition du béton venait à se perdre, comme s'est perdu la recette de ce vieux ciment romain encore aujourd'hui plus résistant que le granit, que penserait la postérité de cet immense monolithe placé en face du chantier des blocs comme un audacieux défi lancé par une maison industrielle à sa rivale.

Il est heureux que les grandes campagnes industrielles, différentes en cela des grandes campagnes militaires, n'aient d'autre but et d'autre

résultat que de faire progresser les nations en augmentant leur bien-être, et que la maison Dussaut, se réservant le monopole du béton *immergé*, laisse sans lutte sanglante à la maison Coignet le monopole de ce beau béton *sur terre*, dont le succès se dessine et se confirme de jour en jour. Hélas ! quand verrons-nous.......... (Ici le lecteur est en droit d'invoquer la paix universelle et de développer un magnifique parallèle entre les désastres de la guerre et les bienfaits de l'industrie).

Le phare de Port-Saïd est bien réellement un monolithe, dont les dimensions, la forme et la matière excèdent la puissance des Pharaons, l'habileté de leurs ingénieurs et la patience de leurs ouvriers. Je l'ai vu construire, en peu de temps par un petit nombre d'hommes, et des obélisques comme celui de la place de la Concorde ou l'Aiguille de Cléopâtre sont auprès de lui de bien mesquins monuments.

Sa hauteur est de 57 mètres à la flèche et de

54 mètres à l'axe de la lumière. Sa portée dépasse le pied du phare de l'Esbeh. C'est un phare de premier ordre, scintillant à éclats de trois en trois secondes. Il se relie à ce magnifique système de phares de la côte égyptienne, qui peut dès aujourd'hui être considéré comme un modèle, n'a plus besoin de faire ses preuves et n'attend désormais que des imitateurs.

Après avoir dépassé le phare, les navires qui entrent à Port-Saïd continuent leur course dans le chenal de l'avant-port pendant 400 mètres environ, laissant à tribord une petite baraque en planches peintes en jaune et en rouge foncé. Au-dessus de la porte de cette construction minuscule s'étale une enseigne de cinq lettres dont l'assemblage désigne le plus atroce cauchemar qui puisse opprimer les navigateurs, c'est la SANTÉ.

Il est tout petit, ce bureau ; mais il renferme entre ses planches, sous le nom d'observations ou de quarantaines, plus de calamités que n'en contint jamais la caverne d'Eole. On se demande s'il ne vaudrait pas mieux supprimer lui et tous ses

analogues dont un pavillon jaune signale la présence dans tous les ports du monde, quitte à subir les épidémies auxquelles ils sont censés opposer des barrières trop souvent franchies.

Après la Santé, entre la ville et le chantier des blocs commence le PORT. Ce n'est encore qu'un germe, un embryon ; il est question de l'agrandir, d'y creuser de nouveaux bassins. Chaque service de la Compagnie a présenté son projet dont l'administration étudie comparativement les avantages et les inconvénients. Tel qu'il est pour le présent, et sans se préoccuper de ce qu'il deviendra, c'est un des plus beaux ports du monde, et malgré son jeune âge, il n'a rien à envier à ceux dont s'enorgueillissent le plus les grandes nations maritimes. Qu'on en juge.

D'une extrémité à l'autre, il présente une longueur d'un kilomètre, et à son entrée il est large de deux cents mètres. Du côté de la ville, sur la rive Afrique, il est creusé de trois bassins, séparés par des terres-pleins dont un est destiné à dispa-

raître. Le premier de ces bassins est un carré de 200 mètres de côté ; il porte le nom de *bassin du commerce.* C'est là que viennent débarquer leurs marchandises toutes les variétés de navires qui font le cabotage sur cette partie des côtes méditerranéennes ; les grandes djermes arabes, les goëlettes grecques enjolivées de peintures éclatantes, les bateaux turcs ou syriens, les briks dalmates et les dahabiehs qui viennent de Suez par le Canal maritime. — C'est de là que partent les bateaux qui font le service entre Port-Saïd et Ismaïlia, tant ceux de la Compagnie que ceux de l'administration des postes égyptiennes.

Le deuxième bassin, séparé de celui-ci par un terre-plein où sont construits les bureaux et magasins de la Compagnie, est désigné sous le nom de *bassin de l'arsenal.* Sa longueur est de 380 mètres sur 150 de largeur. Il est entouré par les ateliers et chantiers de la Compagnie et donne asile à tout le matériel flottant : dragues, bateaux-porteurs, gabarres, remorqueurs, bateaux-poste et citernes. Il a perdu beaucoup de

son animation ; on n'y voit plus les immenses élévateurs, les longs couloirs de drague qui pendant la période des grands travaux, présentaient, au soleil couchant, un aspect fantastique ; mais il est encore un des grands arsenaux pacifiques qui donnent la plus haute idée de la puissance humaine.

Enfin, et séparé de lui par un terre-plein s'étend le *bassin Chérif*. Sa largeur est égale à celle du précédent, 150 mètres ; sa longueur du côté du terre-plein à la berge nord est de 325 mètres ; mais la berge sud, qui va au fond du bassin à l'entrée du Canal, présente une longueur de 800 mètres. C'est dans ce bassin que viennent se ranger en ligne tous les grands trois-mâts et les navires à vapeur qui portent la houille d'Angleterre pour alimenter les vastes dépôts de Port-Saïd.

En face des bassins, de l'autre côté du port, un canal de 70 mètres de large entoure un îlot qui présente la forme d'un parallélogramme long de 720 mètres sur une largeur de 200. De chaque côté de ce canal, tant sur l'ilot que sur la

berge qui lui fait face, sont les dépôts de charbon, sans cesse alimentés, sans cesse épuisés, comme le tonneau des Danaïdes.

Les travaux qui paraissent les plus simples comportent nécessairement un apprentissage. Il faut croire que la race arabe était douée d'une aptitude particulière au chargement du charbon, car son apprentissage n'a pas été long, et cette opération s'exécute à Port-Saïd plus rapidement qu'à Malte et à Aden.

Au fond du port, entre l'ouverture sud du canal qui dessert les dépôts de charbon et le bassin Chérif, s'ouvre le Canal maritime sur une largeur de 133 mètres. A partir de ce point, en suivant le contour du bassin, des lots de terrain ont été vendus ou concédés à quelques puissances de l'Europe et quelques grandes compagnies de navigation. Ce sont en les plaçant par ordre, l'Amirauté anglaise, le Gouvernement français, le Lloyd autrichien, la Compagnie de navigation russe, le Gouvernement ottoman, la Compagnie

de navigation hollandaise, la Compagnie Péninsulaire-Orientale.

En dehors des bassins, le port proprement dit dans lequel viennent s'amarrer les navires qui transitent par le Canal maritime, n'est pas d'une largeur uniforme : en face des bureaux, il est large de 300 mètres et de 500 en face du deuxième terre-plein.

En résumé, ce port, que j'ai qualifié de germe ou d'embryon, tout est relatif, présente une superficie d'environ 40 hectares, sur une profondeur de 8 mètres, reçoit des navires de toute grandeur et de tout tonnage, depuis la tartane du pêcheur napolitain jusqu'à l'immense transport anglais ou français, depuis la barque côtière de l'arabe jusqu'aux grands steamers des Messageries ou de la Compagnie Péninsulaire qui atteignent 130 mètres de longueur.

C'est un bien beau commencement, en attendant mieux. Cela promet.

Le point du littoral ou s'ouvre actuellement le

Canal maritime fut, dans le principe, une langue de terre, ou plutôt de sable séparant le lac Menzaleh de la mer. Alternativement balayée par les flots de l'un ou de l'autre, cette surface trop étroite n'offrait pas même un espace suffisant pour établir avec sécurité un hameau de pêcheurs. Les premières constructions furent bâties sur pilotis de deux mètres. Il en reste encore des échantillons dans la partie la plus occidentale de la ville, rue de l'Arsenal, près du grand réservoir. Partout ailleurs, les intervalles compris entre les constructions diverses, habitations, magasins ou ateliers, ont été remblayés. En 1862, il n'était pas impossible de faire une pêche abondante sans quitter le seuil de sa porte, et par les grands vents d'ouest quelques requins, emportés par cette audace, cet esprit d'aventures qui est l'apanage de la jeunesse, trouvèrent la mort dans les rues du Campement. — C'est le sort ordinaire des chercheurs de mondes inconnus, auxquels les sociétés géographiques promettent des médailles larges et brillantes comme le soleil couchant, et pour la

mémoire desquels elles n'ont pas même une épitaphe.

Les portes qui dominaient autrefois le fond du lac d'une hauteur de deux mètres, sont aujourd'hui à fleur du sol. Le creusage du port si vaste et si commode, dont je viens de donner une description rapide, produisit plus de trois millions de mètres cube de déblais; les dragues qui travaillaient dans les bassins de Port-Saïd versaient le sable ou la vase dans des caisses portées sur des chalands; ces chalands venaient se ranger contre la banquette continue produite sur la rive Afrique par les premiers draguages. Là, une grue prenait les caisses, les vidait dans des wagons de terrassement. Le train, une fois formé, suivait un railway dont la direction était modifiée selon les besoins, et chaque wagon déposait son contenu entre les pilotis, de manière à exhausser le sol des rues et des places, qui n'étaient alors que d'ignobles cloaques où croupissait de l'eau verte.

C'est ainsi que fut conquis sur le lac Menzaleh le vaste espace où s'étalent au grand soleil deux

villes, l'une arabe et l'autre européenne, destinées à se fondre l'une dans l'autre en quelques années, et pour le moment aussi jumelles que les frères siamois. Cet ensemble s'appelle Port-Saïd (Saïd, Heureux), nom de bon augure, s'il en fut, mais, faut-il le dire, assez peu justifié jusqu'à présent. Il est vrai que ce jeune Port-Saïd annonce de terribles dispositions à la lutte et étouffe sans trop s'émouvoir les serpents que la malveillance glisse dans son berceau.

La ville européenne longe le côté Afrique (côté ouest) du port, le côté Asie (côté est) n'étant jusqu'à présent occupé que par des chantiers et des dépôts de charbon.

Du point précis où commence le Canal, part le quai François-Joseph, auprès duquel s'amarrent les navires des grandes compagnies de navigation, tant ceux qui ne font que toucher à Port-Saïd que ceux qui transitent à travers le Canal. Il y règne presque toujours un mouvement, une animation qu'envieraient bien des villes dont la population calme et sédentaire dépasse de trois à quatre fois

celle de Port-Saïd. Le bruit strident des chaudières en pression, la respiration haletante des remorqueurs et des chaloupes à vapeur, le sifflet des navires qui entrent ou sortent; les clameurs des canotiers, les chants cadencés des porteurs de charbon, tout, jusqu'au grincement des poulies et au cri des goëlands qui se ressemblent au point qu'on s'y méprend toujours, forme un étrange concert, auquel la voix large et monotone des vagues sert de basse continue.

Dans le port, les canots qui embarquent ou débarquent les voyageurs et leurs bagages; les chalands, les citernes qui portent aux grands navires le charbon ou l'eau, les bateaux de pêche, les embarcations des navires de guerre, les petites barques grecques et maltaises qui draguent, au moyen d'un filet spécial qu'elles traînent à l'arrière, les débris de houille tombés à l'eau pendant le chargement des steamers, animent sans l'agiter cette surface étincelante comme un immense miroir.

Sur le quai les corvées de baudets et de cha-

meaux, les portefaix et les camions, assez rares, il est vrai, mais qui vont et viennent de manière à paraître nombreux, les flaneurs, qui ne manquent en aucun lieu de la terre, et les gens affairés, qu'on retrouve partout, présentent un spectacle qui saisit le voyageur européen, par le contraste des costumes, le mélange des races et l'incohérence des groupes.

C'est sur ce quai qu'on remarque les constructions les mieux appropriées au climat de Port-Saïd, d'un caractère mixte entre l'européen et l'arabe, garanties des pluies hivernales par leur toiture inclinée, préservées de la trop grande intensité des rayons solaire par leurs balcons et leurs vérandahs. L'agence de la Compagnie de navigation russe, celle des Messageries maritimes, la douane, la maison Worms, en face du bassin du commerce, et quelques autres disséminées par la ville, sont différentes comme disposition intérieure, mais offrent le même type. — C'est l'architecture du bon sens, l'architecture de l'avenir, réunissant toutes les conditions hygiéniques, obéissant à toutes les exigences du confort.

La ville de Port-Saïd est appelée à présenter plus tard un caractère, un aspect *sui generis*; elle le devra à son plan parfaitement conçu, à la disparition successive de ses constructions provisoires et à l'édification de maisons à toiture inclinée, balcon et vérandah, élégantes, pittoresques autant que salubres et commodes.

Après avoir longé le port, de son entrée à la douane, le quai François-Joseph s'infléchit à angle droit en suivant le côté nord du bassin du commerce, et s'arrête brusquement au bord d'un petit canal qui entre dans la cour de la douane. Ce canal, dont l'utilité est jusqu' à présent très contestable, rend impraticable jusqu'à nouvel ordre cette partie du port où s'arrêtent les caboteurs, celle où la liberté de circulation est indispensable, celle où les navires de petit tonnage essaient de réaliser de petits bénéfices que réduisent facilement à néant de mesquines entraves.

On est à peu près fondé à espérer qu'un jour, peut-être, il sera possible de mettre à l'étude un projet de passerelle dont la construction, adoptée

en principe, sera soumise à diverses éventualités, dirigées elles-mêmes par divers incidents subordonnés à des modifications dans le personnel administratif, qui produiront des alternatives de faveur ou de défaveur, à la suite desquelles la mise à exécution de ladite passerelle arrivera à bonne fin, après plusieurs abandons sans cause connue et plusieurs reprises non motivées.

Cet alinéa embourbé, dont le style lourd et pénible est capable de faire tressaillir dans leur tombe les restes de mon professeur de réthorique, n'est en somme qu'un bel exemple d'harmonie imitative, et représente à s'y tromper la marche hésitante des administrations centralisées.

En attendant, cette partie du quai est absolument et littéralement coupée. Le fragment de canal parallèle à celui de la douane, prenant comme lui son origine dans le bassin du commerce et pénétrant dans la cour des docks (maison Bazin et Cie), est traversé par un pont en fer, assez élevé pour laisser entrer les mahonnes chargées, assez solide pour supporter les plus

lourdes voitures. Ce pont, qui commence à se lasser d'attendre son voisin, relie la douane à la partie centrale de la ville, c'est-à-dire à l'intersection de la rue du Port avec la rue de Lesseps, les deux principales voies de communication.

La ville est limitée au nord par le quai Eugénie, qui part du même point que le quai François-Joseph, décrit avec lui un angle droit et s'allonge dans une direction perpendiculaire à l'axe du Canal. C'est une chaussée de deux kilomètres de longueur, qui mérita autrefois son nom de quai, à l'époque où la mer essayait de temps en temps d'en gravir le talus, mais qui prendra bientôt, et pour cause, le nom de boulevard. En effet, les courants de l'ouest apportent à chaque saison de nouveaux dépôts de sable; la jetée ouest les arrête; la plage de Port-Saïd, d'après des évaluations exactes, gagne en moyenne cinquante-cinq mètres par an, et la mer s'éloigne d'autant, laissant d'année en année des terrains de nouvelle formation. Sur ces nouveaux terrains on a établi des abattoirs, des chantiers de bois de construc-

tion, quelques habitations et surtout un chemin de fer ! Oui ! un vrai chemin de fer dont la voie prétentieuse s'est élancée, en suivant la plage, dans la direction de Damiette et a trouvé le moyen d'éparpiller ses rails et ses traverses vers le cinquième kilomètre où elle s'est définitivement arrêtée, cette voie supporte un train immobile tout formé, locomotive, tender et wagons, en se demandant ce que tout cela deviendra, et s'enveloppant d'un voile de sable pour cacher son inutilité. Qui jeta ce fœtus à la merci des éléments ? — Question de haute importance politique dont je n'ai que faire, ni vous non plus. — Qui lui donnera la mort ou la vie ? — Mystère !

Revenons au positif.

Le quai Eugénie fut autrefois la grande artère de Port-Saïd : aujourd'hui, c'est un quartier éloigné de tout commerce, de tout mouvement ; mais c'est aussi le quartier officiel, on y voit flotter le pavillon ottoman — à tout seigneur tout honneur ! — ceux de France, de Grèce, de Portugal, d'Italie, d'Amérique, d'Angleterre, même ce

pavillon rouge portant les lettres P. R., dernier reste des anciennes traditions et dont les allures irrégulières ont si souvent préoccupé les touristes.

Tous ces morceaux d'étamine multicolore donnent à cette voie assez triste un aspect grave et diplomatique qui ne fera que se développer par l'adjonction successive de tous les autres consulats présents et futurs. C'est aussi sur ce quai que la *maison administrative* de la Compagnie ouvre à tout administrateur d'icelle, ainsi qu'à bien des étrangers de distinction, ses portes hospitalières. Ce fut autrefois la maison d'habitation de MM. Lavalley. — Je copie textuellement en toutes lettres un petit passage de l'*Histoire de l'Isthme de Suez*, par M. Ritt : « La construc-« tion commencée sur le grand espace qui vient « ensuite est le palais du Gouvernement égyptien, « qui loge provisoirement plus loin sur le quai, « dans un des premiers châlets édifiés à Port-« Saïd. » Ils existent bien réellement ces châlets : le premier sert de logement au chef du contentieux de la Compagnie ; le second, est l'habita-

tion du sous-gouverneur (wekil) de Port-Saïd ; les autres, élevés sur un rez-de-chaussée en maçonnerie, sont destinés à l'hôpital ainsi qu'au logement du personnel de cet établissement et des religieuses du Bon-Pasteur, dont la chapelle et l'orphelinat sont les dernières constructions de la ville européenne. — Mais ce qui n'existe pas et n'a jamais existé qu'en projet, c'est le *Gouvernorat*, si pompeusement annoncé en 1869. Le gouverneur (moafez) logé — toujours provisoirement — dans l'ancienne habitation où l'ingénieur divisionnaire de la Compagnie avait son domicile et ses bureaux. Quant au grand espace vide dont M. Ritt a parlé, il ne contient d'autre construction qu'une baraque en planches, quartier général des balayeurs de la ville. Seulement, deux fois par an le bruit se répand qu'on va y commencer des travaux sérieux. Je n'y ai jamais vu que des jalons.

Du quai Eugénie, puisque quai il y a, partent trois voies principales parallèles à l'axe du Canal maritime, se dirigeant de la mer au désert, du

nord au sud, larges de trente mètres, ouvertes à tous les vents et à tous les soleils, — disposition éminemment hygiénique, que n'apprécient pas assez les amateurs de couleur locale, de vieilleries orientales. — Dans ces larges rues si bien orientées, se déploie quotidiennement, pendant les chaleurs de la saison estivale, cette brise si régulière, si bienfaisante, dont on n'apprécie la fraîcheur salutaire que quand on pénètre dans l'intérieur du pays, où elle cesse de se faire sentir.

La première de ces trois rues tracées sur table rase ce dont les Haussman de l'avenir respecteront forcément la largeur et la rectitude se nomme, ou plutôt se nommait rue de la Cannebière. — Cet hommage rendu à la vieille colonie phocéenne n'avait pas trop sa raison d'être, et cette voie de communication, si nécessairement appelée au plus bel avenir, a été appelée par le bons sens public boulevard du Port.

La seconde, rue de la Scierie, doit son nom à une ancienne usine dont la destination est indiquée par le nom même de la rue. Elle traverse la place

de Lesseps, point central de la ville, et s'étend jusqu'aux ateliers.

La rue de l'Arsenal, parallèle aux deux premières, de même longueur et de même largeur, s'arrête provisoirement entre les ateliers et le grand réservoir, mais pourra se prolonger en suivant la berge du Canal sans être arrêtée par les bassins actuels qu'elle laisse à sa gauche.

Entre ces rues principales, plusieurs autres de moindre importance, larges de 15 mètres, suivent la même direction du nord au sud.

De l'est à l'ouest, on ne compte qu'une seule rue de trente mètres de largeur : la rue de Lesseps, qui va du port à la ville arabe. Toutes les autres ont une largeur de quinze mètres, bien suffisante eu égard à la violence des grands vents d'ouest qui s'engouffrent dans cette direction, et vers l'époque des équinoxes, tout en rendant le service d'emporter au loin les miasmes délétères, ont la déplorable habitude de se livrer à des razzias de chapeaux hétéroclites.

Beaucoup plus peuplée dans sa moitié nord

que dans la partie sud, la ville présente, au point de vue des constructions, un caractère franchement européen et provisoire.

J'ai signalé cependant une tendance aux constructions mixtes et définitives. Cette tendance va grandissant de jour en jour.

Les anciennes maisons construites par la Compagnie, suivant un type uniforme économique, très régulièrement laid et incommode, disparaissent rapidement. Les baraques sont démolies pour faire place à des magasins somptueux et élégants. La rue du Commerce livre aux fours des boulangers ses vieilles planches souillées depuis douze ans par la vermine et fait flamboyer ses étalages séduisants, auxquels il ne manque que le gaz pour rivaliser avec ceux des villes de second ordre. — Les enseignes polychromes, et surtout polyglottes tirent l'œil du résidant ou du voyageur par leurs promesses engageantes. Le nécessaire et le superflu s'affichent en arabe, grec, français, anglais, turc, hollandais et bientôt en chinois — s'il plaît à Dieu.

Les hôtels, parmi lesquels je citerai l'Hôtel du Louvre et le Grand Hôtel de France, fort bien tenus, propres, confortables et même luxueux, envoient leurs interprètes et leurs *pisteurs* à l'arrivée des bateaux, absolument comme dans les grandes villes d'Europe. Deux casinos, avec théâtre et jardin, plusieurs autres établissements de même genre avec d'excellents orchestres, des brasseries, des cafés grecs ou arabes, des tavernes anglaises animent de jour et de nuit cette ville en bas-âge, dont les habitants, actifs et ardents à la lutte, — sans cela ils n'y seraient pas venus — semblent se multiplier sous l'œil de l'étranger.

Le campement à demi sauvage jette loin de lui les derniers lambeaux de son vieil habit multicolore, la vie se régularise, les angles abrupts s'arrondissent, les nationalités se fondent dans cette fournaise chauffée par tant d'intérêts divers, les vieilles hostilités se volatilisent, l'alliage se forme, il sera franc et solide malgré la politique, si les religions continuent à vivre côte à côte sans se heurter. — Je l'ai dit ailleurs, Port-Saïd est

appelé à devenir — par la force des choses et malgré le mauvais vouloir — le centre de la solidarité humaine, le point de départ des nouvelles lois sociales.

Voilà de bien grands mots, à peu près aussi intelligibles que l'objectif et le subjectif de la philosophie allemande. J'aurai, aux yeux de bien des lecteurs, la ridicule tournure d'un enthousiaste hors d'âge ; belle affaire, vraiment. Une conviction sérieuse et sincèrement manifestée a de tout temps provoqué les moqueries beaucoup plus qu'un habit démodé. — La mode court si vite, qu'elle laissera mes habits bien loin derrière elle et finira par attraper quelques-unes de mes utopies.

Les édifices publics font complètement défaut à Port-Saïd : le palais du gouverneur se fera plus tard, peut-être verra-t-on un jour s'élever une résidence vice-royale sur ces vastes espaces qui font partie de la ville, mais méritent encore le nom de désert ; peut-être que l'église anglaise, le temple protestant, la synagogue sortiront de terre à un coup de baguette de quelque enchanteur. Pour le

moment, l'ancienne scierie est transformée en église catholique, sans avoir perdu son aspect primitif. Il est vrai que le couvent qui lui est annexé s'embellit, s'agrandit, se fortifie de jour en jour, et sera probablement avant peu une hôtellerie ouverte aux pèlerins, de plus en plus nombreux, que la Terre-Sainte voit affluer tous les ans, à la même époque, comme un bienfaisant nuage chargé de cette pluie fécondante qu'on appelle numéraire. Quant à l'église grecque orthodoxe, malgré la surabondance de patriarches, d'archimandrites, de popes et d'autorités civiles qui assistèrent en grande pompe à la pose de la première pierre, ce n'est qu'une petite construction provisoire, suffisante pour les besoins du culte, mais ne présentant aucun caractère monumental.

Les rues de Port-Saïd, après avoir été pendant si longtemps le désespoir des promeneurs, sont aujourd'hui très praticables. Au milieu de chaque rue, règne une chaussée macadamisée, qui remplace avec avantage le sable mouvant et brûlant dont on avait tant de peine à sortir. On regrette

de ne pas trouver dans ces larges rues, l'ombre salutaire des arbres auxquels le soleil d'Egypte donne un si rapide développement; mais on doit s'estimer bien heureux de posséder un square qui se donne déjà des airs de forêt vierge, un kiosque où la musique militaire est deux fois par semaine un prétexte à toilettes, et quelques jardins particuliers, qui rompent un peu la monotonie de ce coin du désert. Les premiers jardins de Port-Saïd furent des caisses en bois de sapin qui avaient servi à contenir des bouteilles de vermouth; on y mêlait du sable et du fumier, on y semait de l'orge, et de nombreux curieux venaient admirer ces premiers produits de l'industrie horticole.

Aujourd'hui, il est expérimentalement prouvé que les jardins de Port-Saïd peuvent donner toute l'année les produits les plus variés, que les fleurs et les fruits de tous les climats y prospèrent sans exiger trop de soins ni de frais; mais leur développement est forcément arrêté par la plus déplorable de toutes les conditions : le manque d'eau douce.

Quand on voit s'épanouir en grandes lettres, en tête d'une colonne de journal, ces deux mots à effet : *Constitution libérale*, on lit tout l'article avec recueillement, on en étudie le sens apparent, et même le sens caché ; on cherche les sous-entendus, on creuse la pensée de l'écrivain pour y trouver un double fond, on discute, on s'échauffe, on se passionne, même et surtout quand on ne comprend pas ; mais si un titre modeste s'efface en quelque coin, et présente humblement un entrefilet sur l'*eau potable*, le lecteur ne daigne pas abaisser son regard indifférent sur cette question trop terre-à-terre ; ce réalisme de bas étage ne peut pas trouver place à travers les habiles combinaisons de la diplomatie, les sublimes élans du libéralisme, les puissantes conceptions de l'absolutisme, ni même à travers les plates nullités de tous les partis dont le nom se termine en *isme*. L'histoire ancienne et l'histoire contemporaine nous montrent pourtant l'immense importance de cette question de l'eau potable. Nous savons que les peuples les plus grands par leur puissance créatrice

et envahissante, bien loin de la dédaigner, l'ont mise au premier rang : l'ancienne Rome ne comprit pas la colonisation sans les immenses aqueducs, qui restent encore debout pour l'exemple des nations contemporaines, et les Etats-Unis semblent vouloir se lancer hardiment dans la même voie.

Bâtie sur le sable aride, entre la mer et un lac salé, la ville de Port-Saïd est admirablement placée pour apprécier la valeur de l'eau douce ou souffrir de sa privation. — Tous les ans, à la même époque, le manque d'eau se fait sentir, moins qu'autrefois, il est vrai, mais assez pour inquiéter et nécessiter de promptes mesures, et pourtant nous sommes loin de l'époque primitive où le campement n'était alimenté que par l'eau apportée de Damiette ou d'Alexandrie et le liquide tiède et salé d'un appareil distillatoire. — Port-Saïd reçoit l'eau douce d'Ismaïlia par deux conduites de 80 kilomètres de longueur, alimentées par une machine qui donne 103 litres à chaque coup de piston. En cas d'avarie, cette machine

peut être remplacée par deux autres plus petites, qui donnent chacune 43 litres à chaque coup.

Ce fût un jour de grande réjouissance que celui où la population altérée vit arriver cette eau qu'on espérait depuis si longtemps ; mais il se passa alors un fait digne de mémoire et de nature à exercer la sagacité des observateurs : les tuyaux nouvellement posés étaient goudronnés à l'intérieur ; il était tout naturel que l'eau sentit le goudron, mais comment se fit-il que tout le vin de la ville contractât immédiatement cette odeur insolite ? — On s'informa auprès des marchands de vin : aucun ne répondit ; quelques-uns rougirent, cela fait grand honneur à leur modestie.

A l'entrée de la ville, entre les ateliers et le lac Menzaleh, au point de départ des conduites de distribution, existe un grand réservoir en maçonnerie de la contenance de 759 mètres cubes ; l'eau s'y élève jusqu'à 2^m70 de hauteur *massimâ* qui ne peut être dépassée, attendu que des flotteurs ferment les tuyaux d'introduction pour éviter les

débordements. Le radier de ce réservoir est à 0^m30 au-dessous des repères, ce qui produit une pression de 2^m40 quand l'eau du réservoir est à son maximum d'élévation.

Dans l'intérieur de la ville, il existe aux extrémités est et ouest deux réservoirs en tôle, cubant chacun 187 mètres. Ils reçoivent l'eau des conduites principales de la ville, ou leur en donnent, suivant que la consommation est inférieure ou supérieure au débit du grand réservoir. — Ces deux récipients sont établis en prévision d'accidents qui pourraient interrompre l'arrivée de l'eau. Cette réserve serait suffisante pour alimenter la ville pendant la réparation du plus grave accident qui puisse arriver dans les appareils.

Dans chaque rue, passe un tuyau en fonte, variant de diamètre suivant l'importance de la rue ; ils sont destinés à recevoir les *branchements* des prises particulières.

Le service des eaux a installé à Port-Saïd, au village arabe et au campement du kilomètre 1, dit campement des Anglais, des bornes-fontaines

libres ou fermées. — Les premières, constamment ouvertes, sont destinées à alimenter la population indigente; elles sont au nombre de six : trois à Port-Saïd, deux au village arabe, une au kilomètre 1. — Les fontaines privées sont au nombre de sept : quatre à Port-Saïd, deux au village arabe, une au kilomètre 1 ; elles sont fermées au public et affermées, moyennant une redevance annuelle, à des porteurs d'eau *(sakas)*, qui vendent l'eau aux particuliers.

La consommation générale de l'eau à Port-Saïd, population, jardins, appareils à vapeur de la Compagnie, navires transitant dans le Canal, peut être évaluée à 800 mètres cubes par vingt-quatre heures, et ne fera que s'accroître, Port-Saïd et le Canal n'ayant pas encore dit leur dernier mot.

Les touristes qui viennent en Egypte n'ont pas pour but de visiter des usines semblables à celle de l'Europe. On ne va guère aux ateliers de la Compagnie magnifiquement installés, comprenant

forge, fonderie, ajustage, chaudronnerie, charpente, etc., mais qui n'offrent pas d'autre intérêt que les usines de même nature qu'on trouve partout. — On va volontiers au village arabe, dont le plan est à peu près le même que celui de la ville, mais où l'on surprend la population arabe avec ses mœurs, ses habitudes, ses allures particulières, au milieu d'habitations en nattes ou en bois. Quelques-unes de ces dernières, construites après l'incendie qui détruisit la plus grande partie du village, en 1869, sont élégantes et confortables, tout en conservant le style arabe. La mosquée est une grange surmontée d'un minaret insignifiant. Il n'y a rien de remarquable dans le village, si ce n'est la couleur locale qui, du reste, est bien plus prononcée dans les villes de l'intérieur.

Le cimetière — j'en dis un mot parce qu'il est unique en son genre — est voisin du village arabe; il se divise en trois parties : la musulmane, la grecque et la catholique. Ce dernier compartiment accueille aussi les protestants de toutes les sectes

et les israëlites ; cela voudrait-il dire que la religion catholique est plus tolérante que la musulmane et la grecque ?

A Port-Saïd, il n'y a pas d'inhumation, le cimetière est situé dans le lac, il est impossible d'y creuser sans rencontrer l'eau salée, et la saumure appliquée à la conservation de l'espèce humaine ne devait avoir aucun succès ; on a pris à parti de construire des fours de dimension suffisante pour contenir un cercueil. Ces fours en maçonnerie sont superposés les uns aux autres et en quelques endroits forment déjà trois étages. J'ignore où l'on s'arrêtera et ne puis calculer à quel étage sera ma demeure dernière.

Je n'oublie rien, nous avons tout vu, préparons-nous à entrer dans le Canal.

LE CANAL

Tout engagement nettement formulé, sans fausse interprétation possible, clairement et loyalement posé, est dans les meilleures conditions pour être respecté. Or, je suis un guide, et je m'engage à donner à mes compagnons de voyage tous les renseignements qu'ils pourront désirer sur tout ce qui est *œuvre matérielle,* d'un bout à l'autre du Canal maritime ; mais je m'engage, par la même occasion, à ne donner mon avis sur aucune de ces questions brûlantes qui passionnent la Compagnie, le Gouvernement égyptien, le commerce international ; l'Angleterre, et leurs partisans respectifs.

S'il est nécessaire un jour que je descende dans cette arène où pleuvent les horions, j'y descendrai armé de toutes pièces et disposé à faire respecter ma devise et les couleurs de ma dame. — Pour le moment, je n'ai point de motif pour mettre la lance en arrêt : je n'ai rien de commun avec la Compagnie universelle, dont je ne suis ni actionnaire ni employé ; je n'ai rien qui m'attache au Gouvernement égyptien. — Il est vrai que mes sympathies sont acquises au pays qui est désormais ma patrie et à l'œuvre gigantesque destinée à le vivifier. — Je n'ai jamais fait transiter sur le Canal que ma personne, et les intérêts du commerce ne présentent aucun côté auquel je puisse cramponner les miens propres ; je n'ai aucun besoin de voir prospérer le Gouvernement anglais, tout en faisant mes réserves pour la nation ; je suis désintéressé de toute manière dans la question du Canal : ma situation, à ce point de vue est exceptionnelle, et si je pose ainsi mon impartialité en *vedette*, c'est pour répondre, une fois pour toutes, à des provocations, des instigations dictées par un sentiment

qui m'honore, mais auxquelles je refuse d'obtempérer, et cela sans hésitation et sans regret.

Le savant qui se prépare à collectionner les trois règnes de la nature pendant un long voyage de circumnavigation, le paysan sédentaire qui, pour la première fois de sa vie, est appelé par un procès au chef-lieu de son arrondissement, et tous les voyageurs, qu'on peut ranger par catégories entre ces deux extrêmes, aiment à recueillir avant le départ quelques renseignements d'ensemble sur la route à parcourir, les uns pour se battre les flancs par avance et se disposer à l'admiration de parti-pris, d'autres pour se garantir contre les déceptions et les petites misères, le plus grand nombre enfin pour satisfaire à ce sentiment de curiosité si simple, si naturel auquel on obéit malgré soi. Pendant que notre vapeur chauffe, jetons un coup-d'œil préliminaire et préparatoire sur cette étendue de 160 kilomètres que nous devons parcourir ensemble. Notre attention une fois éveillée, nous apprécierons mieux les questions de détail.

En Europe, la navigation sur les canaux et

surtout sur les rivières est une vraie partie de plaisir. On ne trouve pas partout comme sur les bords du Rhin les ruines imposantes de la vieille féodalité, qui semblent, du haut de leurs rochers inaccessibles, dominer encore le cours du fleuve et menacer les paisibles touristes. On n'a pas toujours sous les yeux, comme aux rives de la Loire, les merveilleux châteaux de la Renaissance et les riants vignobles si coquettement couronnés par des rangées de moulins à vent. Mais on a partout la puissante végètation riveraine, les grasses prairies qu'animent de nombreux troupeaux, les grandes lignes de peupliers, les maisonnettes cachées sous les saules, tout ce qui récrée, réjouit et charme le regard. — Sur le Canal maritime, rien de pareil : un ruban d'eau salée bordé de sable, quelques campements délabrés, des garages qui ne brillent pas par le pittoresque, quelques tentatives de plantations, trop jeunes et trop restreintes, c'est tout ce qu'on peut observer ; il n'y a pas là de quoi éveiller la curiosité.

Mais nous avons un moyen de rendre intéressant

ce voyage, qui paraît au premier abord si monotone.

La nature n'avait créé que le sable, le désert aride; aujourd'hui, la main de l'homme s'y fait sentir partout. Étudions ses moyens et ses effets, sachons comment et par quels procédés l'industrie toute puissante a élevé des berges solides sur des vases molles, creusé des rochers et rempli d'eau des lacs désséchés depuis tant de siécles. A défaut des rêveries champêtres, nous aurons l'âpre jouissance que procure l'étude des grandes conceptions humaines et la vue du triomphe du génie sur la matière.

Dans une communication sur les travaux d'exécution du Canal maritime de l'isthme de Suez, adressée à la Société des ingénieurs civils, M. A. Lavalley a prononcé, écrit et laissé imprimer une phrase que je cite textuellement : « La configuration générale de l'isthme de Suez est trop connue pour qu'il soit nécessaire de la décrire ici. » C'est vrai et archivrai, quand on s'adresse à des ingénieurs dont les preuves sont faites, dont les con-

naissances spéciales sont affirmées par des travaux de même nature exécutés avec succès. Mais je m'adresse au premier venu et non à des savants ou des spécialistes ; je n'emploierai pas ces tournures flatteuses, ces palliatifs usés que les forçats de la presse jettent aux lunettes du bourgeois : personne n'ignore, tout le monde sait, etc., excellent moyen de faire avaler les paradoxes les plus risqués. J'affirme, au contraire, que la configuration des terrains que traverse le Canal est, malgré les travaux les plus sérieux, malgré les études les plus répandues, aussi inconnue que le gisement vrai du paradis terrestre, et je ne serais pas étonné le moins du monde si, en plein lac Timsah, un brave militaire, un respectable ecclésiastique ou un honnête négociant me posait cette question, que je n'ose pas qualifier de naïve : « Pourriez-vous me dire, monsieur, si l'eau du lac est douce ou salée ? »

Afin de ne pas être obligé de répondre, dès le début, à tant de questions imprévues, je m'empresse de donner la configuration générale de l'isthme de Suez d'après mes propres observations,

sans lesquelles je suis dans l'usage de ne rien affirmer d'après les travaux de M. A. Lavalley, bien autrement compétent, bien autrement accrédité que moi, d'après les magnifiques cartes de M. Linant de Bellefonds (Linant-Bey), et bien d'autres documents authentiques que j'ai sous les yeux.

A la partie nord de l'isthme de Suez, le littoral méditerranéen est formé par une bande de sable large de 100 à 200 mètres qui s'étend, sauf quelques interruptions, de Damiette à Péluse. — C'est la barrière qui sépare de la mer les marais d'eau salée appelés lac Menzaleh et lac Ballah. — Ils couvrent une étendue de près de 60 kilomètres du nord au sud, sont très peu profonds, 80 centimètres en moyenne. Leur fond est une argile vaseuse que j'ai trouvée en bien des endroits mêlée d'humus et de débris végétaux. — Quelques érudits, dont l'opinion mérite d'être prise en grande considération, pensent que dans des temps très reculés la Méditerranée occupait toute cette étendue et ve-

nait battre le pied du plateau d'El-Ferdane. De bonnes observations géologiques militent en faveur de cette hypothèse. Quoi qu'il en soit, les marais actuels furent, dans des temps plus récents, couverts de cultures, de villes florissantes dont on retrouve encore aujourd'hui les ruines passablement conservées, bien qu'on en retire quotidiennement des chargements de briques.

Trois branches du Nil, dont le parcours est très exactement connu, les branches mendésienne, tanitique et pélusiaque, arrosaient cette province fertile et bien peuplée.

A l'extrémité sud du lac Ballah commence le plateau d'El-Ferdane, qui s'élève peu à peu, prend le nom de seuil d'El-Guisr et s'étend jusqu'au lac Timsah, vers lequel il s'incline brusquement.

Ce lac fut autrefois un grand réservoir de l'eau du Nil, sans communication avec la mer. Il était habité par des crocodiles ; d'où lui vient son nom (Timsah, crocodile). On m'a montré des restes de ces sauriens géants, notamment un grand nombre de dents détériorées et colorées en gris par un

séjour trop prolongé dans la vase, mais ne pouvant être confondues avec celles d'aucun autre animal connu. Ce fait brutal, comme toutes les bonnes observations qui s'appuient sur l'étude de la nature sans hypothèses ni commentaires, ne permet pas d'admettre que l'étymologie du nom de Timsah soit basée sur la forme du lac, — au dire de quelques savants qui ne veulent pas voir comme tout le monde la forme du lac se rapprochant tant bien que mal de celle d'un crocodile, de là le nom. — Les érudits sont toujours bien armés pour la discussion, mais dans ce cas spécial, on pourrait peut être convaincre les partisans de cette dernière opinion en les égratignant fort et ferme avec la collection nombreuse de dents authentiques laissées dans les vases du lac par ces anciennes divinités égyptiennes et recueillies par les premiers aventuriers de l'isthme.

Ce lac, dans les derniers temps, ne recevait l'eau du Nil que par le débordement des canaux d'irrigation d'El-Ouaddy pendant les années de crue exceptionnelle : il était donc presque con-

stamment à sec. Le lac Timsah, aujourd'hui rempli par l'eau salée, est d'une capacité de 80 millions de mètres cubes ; il a six mètres de profondeur sur presque toute son étendue ; il est traversé par le tracé du Canal maritime qui en sort, en coupant une colline appelée *seuil du Sérapéum*, pour aller se jeter dans les lacs Amers.

Le premier, qui porte le nom de Grand-Lac, présente une forme elliptique dont le plus grand diamètre, dirigé du nord-ouest au sud-est, est de vingt kilomètres, et le plus petit de huit, sur une profondeur de dix mètres.

Le Petit-Lac, qui vient ensuite, est séparé du premier par une espèce de seuil dont le sommet est à $1^{m}50$ *au-dessous* du niveau de la mer. — Il est également orienté du nord-ouest au sud-est, et présente une longueur de quatorze kilomètres sur quatre de largeur environ.

A l'extrémité sud des lacs Amers s'élève sur le seuil de Chalouf, une troisième colline au-delà de laquelle s'étend un espace parfaitement uni : la plaine de Suez.

Cette plaine fut autrefois couverte par la mer Rouge, qui communiquait alors avec les lacs Amers.

Dans un récent mémoire, présenté à l'Académie des sciences, par M. F. de Lesseps et publié *in extenso* dans le *Décadaire*, la question du soulèvement graduel de ce point du littoral de la mer Rouge est magistralement développée. Nous aurons occasion d'y revenir.

Depuis des siècles, toute communication entre la mer Rouge et les lacs Amers a été interrompue jusqu'à l'ouverture du Canal maritime. — Les lacs, entièrement desséchés, furent à cette époque envahis tout à la fois par les eaux de la Méditerranée et celles de la mer Rouge qui y affluèrent par leurs deux extrémités.

Cette immense étendue suffit pour arrêter les plus puissantes marées de la mer Rouge ; elles cessent d'être sensibles dans la partie du Canal qui traverse le seuil du Sérapéum. Le lac Timsah serait au besoin et pour le cas d'un flux exceptionnel, un dernier réservoir ; mais rien ne fait présumer pareille éventualité.

On voit que les craintes exprimées avec tant d'emphase à propos de la différence de niveau entre les deux mers et de l'immersion future de l'Europe méridionale et du nord de l'Afrique, n'avaient d'autre raison d'être que l'ignorance ou la mauvaise foi.

Ainsi donc, la configuration de l'Isthme présente, au point de vue de l'élévation, trois sortes de terrains : les *supérieurs*, plus élevés que le niveau de la mer : ce sont les collines ou seuils d'El-Guisr, du Sérapéum et de Chalouf, où il a fallu ouvrir de grandes tranchées. Les *moyens*, qui se trouvaient naturellement au niveau de la mer et qu'il a fallu creuser de ce niveau à la profondeur de huit mètres : lacs Menzaleh, Ballah et la plaine de Suez ; enfin les *bas*, au-dessous du niveau de la mer : lac Timsah et lacs Amers, qu'il a fallu remplir d'eau salée.

On voit, d'après ce rapide exposé, combien les difficultés d'exécution se présentaient graves et compliquées. Si l'on considère que cette partie de l'Egypte était inhabitée, n'offrait aucune ressource,

aucune route tracée, que le point le plus rapproché où l'on pût se procurer de l'eau douce était à cinquante kilomètres, on comprendra ce qu'il a fallu de volonté persévérante pour mener à bien l'œuvre gigantesque dont profite aujourd'hui le monde civilisé.

Entrons maintenant dans le Canal que nous ne connaissons encore que par un espèce de sommaire sans développements, et d'abord prenons un pilote. — Ah ! que d'ennuis, que de tracas, s'écrie le lecteur, partirons-nous enfin, — oui, nous partirons, mais il faut remplir les formalités. Les moyens de locomotion se sont développés, les voies se sont ouvertes pendant les 50 années qui viennent de s'écouler, beaucoup plus que pendant les 50 siècles qui les avaient précédées ; l'impatience gagne les voyageurs, mais les hommes à cheveux gris qui subirent dans leur jeunesse les facéties trop souvent répétées du cocher de la barrière d'Enfer, criaient de minute en minute : *encore un pour Sceaux*, et les lenteurs de tous les

conducteurs de voitures publiques ont acquis une somme de résignation qui sera jusqu'à la fin du monde indispensable en voyage et moins pressés que leurs jeunes compagnons, seront bien aises de savoir si le transit par le Canal maritime peut inspirer confiance et présente de suffisantes garanties.

Les règlements et tarifs du pilotage imprimés et affichés partout au delà des besoins ne trouvent pas leur place dans un itinéraire qui n'est pas destiné au commerce. Les intéressés sauront toujours les trouver.

Les pilotes de la rade de Port-Saïd vont chercher les navires au large et les conduisent dans le port, leur flotille se compose d'embarcations et canots de diverses grandeurs. Les pilotes du Canal sont divisés en trois sections : ceux qui conduisent les navires de Port-Saïd à Ismaïlia et *vice versâ;* ceux qui vont d'Ismaïlia à Suez et ceux qui viennent de Suez à Ismaïlia. Dans ces deux derniers cas, le pilote revient à destination par le chemin de fer.

Pris un peu parmi toutes les nations : italiens,

maltais, grecs, français, anglais, les pilotes sont d'habiles marins, qui connaissent leur portion du Canal bien mieux que les lamaneurs les plus expérimentés de France et d'Angleterre ne connaissent la Manche : leur tache, d'ailleurs, est infiniment plus facile.

Nul danger n'est à redouter pour les passagers, ni pour les marchandises ; les échouages sont aujourd'hui très rares et sans autre conséquence, qu'une perte de temps souvent insignifiante.

Mais je suis forcé de convenir qu'il existe un danger très réel.... pour les pilotes ; une ophthalmie qui n'a rien de spécial, si ce n'est son intensité, les frappe souvent au moment où la passerelle devient brûlante, la réverbération des rayons solaires insoutenable, où le mirage reflète sur le désert des paysages fantastiques où la responsabilité devient plus grande et le travail plus pénible : le mouvement du transit croissant de jour en jour donnera plus tard à cette observation une importance qu'elle n'a pas encore, une enquête deviendra nécessaire, je me borne pour le moment à con-

stater que les pilotes de Suez qui conduisent les navires à Ismaïlia, ayant constamment les yeux tournés vers le nord, sont exempts de ces terribles accidents.

De l'entrée du Canal à El-Ferdane, pendant un parcours de 60 kilomètres environ, le Canal traverse les lacs peu profonds dont j'ai parlé, il est large de 100 mètres, et si pendant tout le temps des travaux il a présenté quelque intérêt au point de vue pittoresque, il en est aujourd'hui bien dépourvu.

Au point de vue technique, nulle partie du Canal, n'est plus intéressante.

Ce fond de vases molles, de sables mouvants, d'argiles compactes offrait à chaque pas de nouvelles difficultés; la couche la plus superficielle était une boue liquide dont il fallait faire une berge solide en la déposant doucement, sans secousse, dans quelques centimètres d'eau salée. Si la profondeur moyenne est de 80 centimètres pour le lac Menzaleh, la moyenne sur le tracé de la rigole

primitive était de 40 centimètres environ ; c'était déjà bien suffisant pour ramollir et faire fluer la vase déposée par des pelles ou des brouettes, aucun engin connu n'était applicable dans ce cas spécial ; mais, le fellah, riverain du lac, vivant dans la boue connaît son élément et sait en tirer parti.

Ces ouvriers indigènes que le Gouvernement envoyait par grandes masses, et que la Compagnie payait fort bien, attaquèrent avec zèle le fond du lac, sans autre outil que leurs mains : au début, ils prenaient de la vase autant qu'ils pouvaient en embrasser, la comprimaient contre leur poitrine pour en faire couler l'eau et la déposaient ensuite à droite ou à gauche, mais toujours avec douceur et régularité. Aussitôt qu'un commencement de bourrelet vaseux s'éleva au-dessus de l'eau, les ouvriers eurent ville gagnée ; la seconde couche devenait un peu plus compacte, on pouvait avec les deux mains en saisir une motte assez solide ; une partie d'entre eux se livrait à ce travail, tandis que les autres courbant l'échine for-

maient avec les bras et les mains réunis au bas du dos une espèce de hotte sur laquelle les mottes d'argile étaient déposées. On ne put jamais leur faire adopter ni les pelles, ni les paniers en feuilles de dattiers, appelés couffins, ni les brouettes, et l'ouvrage n'en marcha que mieux : plus tard, il est vrai, dans les argiles compactes ils se laissèrent séduire, et adoptèrent avec un peu de répugnance, mais avec assez d'ensemble, une houe en fer large et triangulaire.

En 1864, le personnel fellah ayant été retiré par le Gouvernement égyptien, la Compagnie eut recours aux entrepreneurs et aux engins mécaniques. Les dragues primitivement employées devinrent insuffisantes eu égard à la largeur du Canal et à la difficulté de transport des déblais : c'est alors que M. A. Lavalley employa la drague à long couloir dont je dois donner à mes lecteurs une description aussi peu détaillée que possible.

Il s'agissait pour un canal de 100 mètres, de transporter les déblais à 20 mètres de la berge au

moins ; il fallait trouver un moyen pratique rapide et économique. Le couloir de 70 mètres répondait à ce besoin, il supprimait les grues, les caisses, les pontons de débarquement, les wagons, les rails, etc. ; il assurait la réussite du travail qui devenait très aléatoire avec le wagonnage sur des remblais de vase et d'argile détrempée. Il rendait facile le travail de nuit, impossible avec des chalands et des porteurs et permettait d'améliorer le tracé et le profil de plus de la moitié du Canal.

La drague du même système que les autres, mais plus élevée, présentait 33 mètres de long sur $8^{m}26$ de large. L'axe du tourteau supérieur était de $14^{m}70$ au-dessus de l'eau, la longueur du couloir était de 70 mètres ; sa section, celle d'une demie ellipse : il avait 60 centimètres de profondeur sur $1^{m}50$ de large, il se raccordait au puits vertical de la drague par un rétrécissement graduel ; son attache à la drague se faisait au moyen d'une forte charnière horizontale ; il était soutenu par un bâti en tôle à large treillis, reposant sur un chaland au fond duquel il était fixé par un

gros essieu. Le couloir, du reste, pouvait être élevé ou abaissé à volonté et deux pompes rotatives mises en mouvement par la machine de la drague y jetaient une quantité d'eau suffisante, pour entraîner tous les déblais, même les argiles compactes. C'est à cet engin de grande puissance qu'on doit l'achèvement et la bonne exécution du Canal pendant la traversée des lacs Menzaleh et Ballah.

Le système des balises employé dans le Canal n'a été adopté qu'après des études sérieuses, des expériences prolongées et des essais d'autres systèmes plus ou moins défectueux. Il répond parfaitement aux besoins de la navigation. Les balises sont de fortes pièces de bois flottantes, maintenues dans une position verticale par de lourds plateaux en fonte auxquels elles sont attachées par des chaînes de deux mètres. Le plafond du Canal étant à 8 mètres de profondeur sur une largeur de 22 mètres, et les berges allant en s'inclinant jusqu'à cette profondeur, les balises sont

mouillées par les fonds de 5 mètres et sont fixées dans cette position par une chaîne attachée à un poteau d'amarrage. — Le minimum de profondeur entre les balises est donc de 5 mètres et le maximum de 8 mètres. — Chaque balise s'élève à environ 2 mètres au-dessus de l'eau. Cette partie est amincie et présente la forme d'un cylindre de 25 centimètres de diamètre ; elle est très visible de loin, et la balise, fixée par ses chaînes, mais flottante, ne risque pas d'être renversée par le choc des navires, ni de produire des avaries comme le ferait un poteau fixe. — Peut-être serait-il bon de peindre de couleurs différentes les balises de chaque côté du Canal, attendu que dans les courbes on est quelquefois exposé à confondre celles de tribord avec celles de babord ; mais les pilotes ont une multitude de points de repère qui rendent cette mesure bien moins nécessaire.

Sur la berge de la rive Asie, on remarque des chiffres blancs sur des plaques bleues que supportent des poteaux. Ces chiffres indiquent les distances parcourues ; on a adopté pour unité le mille an-

glais, qui est la mesure la plus en usage dans la navigation.

Sur la berge de la rive Afrique, on adopte de préférence le kilomètre, qui sert d'unité de mesure entre les garages.

Le port de Port-Saïd ayant un kilomètre de longueur, l'entrée du Canal se trouve au kilomètre 1. Il existe en ce point un village à peu près abandonné, qui porte le nom de Campement des Anglais. Au commencement de l'année 1864, M. William Aïton entreprit le dragage du chenal et du port de Port-Saïd et des 60 premiers kilomètres du Canal maritime. En traitant avec cet entrepreneur, la Compagnie avait pour but de combattre la méfiance anglaîse et de rendre universelle cette œuvre immense qui s'effectuait avec des capitaux françaîs. La récompense de ce procédé délicat ne se fit pas attendre. Le mois de novembre de la même année, le contrat Aïton était résilié, les travaux interrompus, et l'on a vu depuis combien le Gouvernement anglais, qui, selon toute

apparence, n'était pas étranger à la détermination de M. Aïton, s'est montré hostile à la réussite de ce travail dont il devait plus tard si largement profiter.

Ce sont les habitations et ateliers de l'entreprise Aïton qui constituent le campement des Anglais, et, quel que soit le sort futur de ce village, le nom lui restera, attendu que l'amirauté anglaise en a acquis une grande partie.

Derrière ce campement, s'étend le lac Menzaleh. Il y a en ce point un petit villlage de bateliers et de pêcheurs arabes. C'est de là que partent les barques qui vont de Port-Saïd à Damiette et à Matarieh.

Au bout de ce village, dans le lac même, s'élève l'ancien phare de Port-Saïd. Construit en bois, il a été facile à transporter. Il sert aujourd'hui de feu de direction pour l'entrée du port, et sa lumière est juste dans l'axe du Canal.

A partir du Campement des Anglais, pendant un parcours de plus de 60 kilomètres, on voyage

sur une nappe d'eau, de largeur invariable, bordée par deux berges régulières et uniformes. Du côté ouest, rive Afrique, on cotoie le lac Menzaleh jusqu'à Kantara ; du côté est, rive Asie, s'étend une plaine qui, avant les travaux, faisait partie du lac, mais qui s'est, depuis la création du Canal, transformée en une vaste étendue sans eau couverte d'un sable extrêment fin et mobile, qui cache peu à peu les larges bancs de sel déposés par l'évaporation des eaux.

On voit souvent, au-dessus de cette plaine, s'élever des trombes de sable de près de trente à quarante mètres de hauteur, ayant à peu près la forme d'un cône renversé. Elles tourbillonnent avec une vitesse que l'œil ne peut pas suivre, et s'avancent toutes, dans le même sens, dans la direction du vent. Si leur mouvement giratoire est rapide, en revanche, un homme à pied pourrait presque toujours suivre leur marche. On les voit se former subitement, marcher pendant un ou deux kilomètres et s'affaisser tout à coup. Ce sont

les diminutifs de ces immenses trombes du désert qui engloutissent les caravanes.

C'est aussi dans cette plaine qu'on commence à observer les curieux et décevants effets du mirage; des voyageurs, garés au kilomètre 34, avaient vu toute la soirée un lac et une forêt qui paraissait à deux milles tout au plus, ils interrogèrent le pilote qui répondit qu'il n'y avait ni lac ni forêt, mais le sable sans végétation. Les touristes incrédules voulurent s'assurer par leur propre expérience de l'exactitude du fait; le navire devant rester garé pendant toute la nuit, une petite expédition s'organisa. Le lac et la forêt aperçus devaient être à deux milles; on n'emporta pas de provisions. Les audacieux chercheurs d'aventures et de forêts inexplorées firent plus de dix milles sans rien trouver, revinrent harassés et affamés, et quand le navire largua ses amarres au point du jour, il ne restait rien du paysage ravissant aperçu la veille au soir. Le sable triste et aride s'étendait jusqu'aux limites de l'horizon.

Vers le huitième kilomètre, sur la rive Afrique,

s'élève une noire cheminée en briques qui attire l'attention : c'est une usine où l'on fabrique de la soude; c'est en même temps une briqueterie et un four à chaux. — Cette hardie tentative d'industrie en plein désert mériterait d'être encouragée.

Au kilomètre 14, on rencontre le garage de Raz-el-Ech, le premier de la ligne. — Ce fut autrefois un grand centre de mouvement et d'activité : le chef de section de l'entreprise Borel-Lavalley s'y était fait construire une belle habitation entourée de jardins. Tous les employés avaient conquis sur le lac qui les enserrait de toutes parts des oasis de verdure. C'était un rendez-vous de chasse, un but de promenade pour les habitants de Port-Saïd pendant leurs rares loisirs. Aujourd'hui, il n'y a d'habitants que le chef de gare, l'employé du télégraphe, leurs familles et leurs canotiers ou hommes de peine. Le mat de signaux avec ses haubans, ses pavillons, ses boules et fanaux; les deux poteaux qui indiquent l'extrémité nord et sud de la gare, sont les mêmes que

dans tous les autres garages, et se reproduisent exactement de Port-Saïd à Suez.

Le garage du kilomètre 24 ne mériterait aucune mention spéciale s'il n'était le plus insalubre du Canal. Entre cette station et celle du kilomètre 34, sur la rive Afrique, une immense étendue couverte de sel brille d'un éclat tout à fait inusité au désert. Malgré la haute température des journées d'été, l'illusion est saisissante : on se croirait en Sibérie en contemplant cette plaine à perte de vue, blanche comme la neige nouvellement tombée.

Le gouvernement égyptien s'est réservé le monopole du sel ; il y a là une source considérable de richesses accumulées pour le jour où une voie ferrée reliera Port-Saïd à Ismaïlia. — Le débouché est tout trouvé : la consommation du sel n'a pas de limites dans l'Extrême-Orient.

Le garage du kilomètre 34 est le seul qui se trouve sur la rive Asie. Entre deux maux il faut choisir le moindre : la petite colonie qui l'habite

n'aurait rien à gagner à l'établissement de ce garage sur la rive Afrique au point de vue de la salubrité, ce serait probablement le contraire; mais le télégraphe, relié à la ligne du Canal par un câble sous-marin, est sujet à des perturbations, des interruptions de service causées par la rupture de ce câble. Au printemps de l'année 1874, un grand navire de la Compagnie Péninsulaire enroula dans son hélice et brisa comme un fil cet organe essentiel de communication. Les dépêches durent être transmises par des canots jusqu'au rétablissement de celui-ci. Le même fait peut se reproduire, et malgré la plus grande attention, l'exactitude la plus consciencieuse, causer des accidents préjudiciables au commerce et à la Compagnie.

C'est après le garage du kilomètre 34 qu'on remarque les dunes de sable dites Cavaliers, dont une partie a été enlevée pour servir de lest aux navires qui partaient de Port-Saïd sans fret de retour.

Ces cavaliers subsistent encore avec leur tour-

nure ambitieuse, leur coupe accidentée et leur surface brodée, par le vent, d'arabesques régulières dans leur variété. Ils sont formés, non *de main d'homme*, mais par une ingénieuse et puissante manifestation de l'industrie humaine.

Cet appareil est connu sous le nom d'élévateur. — J'ai dit que les dragues à long couloir étaient élevées à l'axe du tourteau de 14^{m} 70 au-dessus de l'eau. Cette hauteur devenait insuffisante en certains endroits; on ne pouvait les élever indéfiniment, il fallait trouver une autre solution. Pour bien des raisons, trop longues à détailler et même à énumérer, on dût renoncer à l'emploi de grues roulantes et tournantes desservies par un système de wagonnage ordinaire. On chercha à combiner un appareil mobile dans le sens longitudinal, fixe dans le sens transversal, qui permit de porter d'un seul coup et sans reprise sur la berge très élevée *en cavalier*, un cube égal à la moitié au moins du cube à extraire par mètre courant de canal. Il suffisait, dans ce cas d'un appareil pour chaque rive. MM. Borel Lavalley et Cie firent

alors construire les élévateurs dont voici la description succinte :

L'élévateur consiste essentiellement en deux poutres de fer portées en leur milieu sur la banquette bordure et placées perpendiculairement au Canal. Ces poutres supportent une voie de fer inclinée à 0^{m} 23 par mètre environ. L'extrémité inférieure est à trois mètres de la surface de l'eau, l'extrémité supérieure à quatorze mètres au-dessus de ce même niveau. Les poutres sont à treillis à larges mailles ; leur milieu repose sur un chariot roulant parallèlement à l'axe du Canal sur la banquette élevée à deux mètres au-dessus de l'eau ; la moitié des poutres, dirigée vers l'eau s'appuie sur un chaland ; l'autre moitié, dirigée vers la terre, est complètement en porte-à-faux. Les deux poutres, réunies par des contrevents, forment un ensemble dont la partie inférieure repose sur le charriot ; elles sont portées par deux points écartés de quatre mètres, ce qui leur donne une stabilité transversale suffisante, tout en leur permettant d'osciller dans le sens de

leur longueur et de prendre des inclinaisons variables avec la hauteur de l'eau. Sur la voie inclinée roule un chariot destiné à enlever les caisses de déblais. A ce chariot est attaché un câble en fer qui passe sur une poulie de renvoi en haut du plan incliné et revient s'enrouler sur un tambour fixé aux pièces d'appui des poutres sur le chaland. Le mouvement est donné à ce tambour par une machine à deux cylindres.

Supposons le treuil roulant au bas du plan incliné, par conséquent en dehors du chaland. Au-dessous se trouve un flotteur portant les caisses de déblais ; les chaînes du chariot sont attachées aux côtés d'une caisse ; la machine est mise en mouvement, le câble en fer se tend, et, au moyen d'un mécanisme d'une grande simplicité, fait enrouler sur un cylindre au-dessous du treuil les chaînes qui enlèvent la caisse. Quand elle est assez élevée au point de toucher le treuil, toute l'action du câble se porte sur celui-ci, qui gravit le plan incliné jusqu'au sommet où le versement des déblais se fait automatiquement par le change-

ment de position de la caisse qui, d'horizontale, devient verticale. La machine à vapeur est arrêtée pendant le temps nécessaire au vidage de la caisse puis, son mouvement étant renversé, le treuil et la caisse vide redescendent.

Les caisses, assez semblables à des wagons de terrassement à bascule, ont une capacité de 3 mètres cubes.

Les flotteurs supportent sept caisses à déblais; ils se composent de deux longues boîtes rectangulaires en tôle, maintenues à la distance de trois mètres, par huit cloisons à claire-voie, entre lesquelles se placent les caisses qui, étant pleines, sont presque complètement plongées dans l'eau. On n'a pas employé à ce service des bateaux qu'il eût fallu sans cesse débarrasser de l'eau mêlée avec les déblais. Les flotteurs n'ayant pas de fond, sont à l'abri de cet inconvénient.

La description assez écourtée que je viens de donner est très complète et accompagnée d'excellentes planches dans le compte-rendu des travaux de la Société des ingénieurs civils, séances des 7 et 21 septembre 1866.

M. A. Lavalley fit connaître à cette société les travaux d'exécution du Canal maritime. J'ai fait, pour la partie technique, d'assez nombreux emprunts à ce remarquable travail, que l'auteur a bien voulu mettre à ma disposition et que je recommande à toute personne que la question peut intéresser, reconnaissant mon insuffisance en ces matières.

Au kilomètre 39, à égale distance entre Port-Saïd et Ismaïlia, sur la rive Afrique, s'élève un travail en maçonnerie de couleur jaunâtre qui m'a toujours paru affecter la forme et la couleur d'un bon pâté dont la croûte n'est pas tout à fait cuite à point, mais achèvera de prendre, sous le soleil du désert, son rissolé le plus délicat. Cette construction, d'apparence inoffensive, fut vue de travers par un personnage semi-officiel qui voyageait en Egypte il y a environ dix ans, à ses frais ou aux frais du gouvernement anglais — ce m'est tout un — il y vit un fort qui n'attendait que des canons, supposa que bientôt les deux rives du

Canal seraient garnies de redoutes, de bastions, de demi-lunes ou même des lunes tout entières du vicomte de Jodelet ; — la Chambre des Communes s'en préoccupa, la presse anglaise commenta, discuta et argumenta ; on accusa tour à tour d'intentions hostiles, d'attitude belliqueuse, la Compagnie du Canal et le Gouvernement Égyptien, l'un et l'autre parfaitement innocents, mais personne ne songea pour le moment à demander qui avait construit, et pourquoi on avait construit cet épouvantail. — Qu'on dise après cela que les Anglais manquent d'imagination. — Cette redoute menaçante, qu'on supposait pleine de poudre, cet énorme pâté que je voudrais voir plein de grives, de bécasses, de truffes, et entouré d'un lac de chambertin, pour fêter le 100me anniversaire de l'inauguration du Canal maritime — à condition d'y assister en joie et en santé — n'est autre chose qu'un réservoir destiné à accumuler une provision d'eau suffisante pour alimenter Port-Saïd et les campements, en cas d'accident dans les machines ou la première moitié des conduites d'eau douce.

Au milieu des dunes produites par les élévateurs, au sommet de l'une d'elles, on aperçoit quelques arbres et un peu de verdure qui signalent d'assez loin le garage du kilomètre 44, El-Kantara.

C'est comme à tous les anciens campements, l'abandon et la tristesse qui ont remplacé le mouvement, l'animation, la vie. Trois ou quatre familles occupent aujourd'hui ce village qui fut autrefois peuplé et commerçant.

C'est là que stationnent, pendant demi-heure environ, les bateaux qui font le service des voyageurs entre Port-Saïd et Ismaïlia, tant ceux de la Compagnie que ceux de la Poste égyptienne. — Il y a un hôtel dont je n'ai rien à dire.

El-Kantara, placé sur la route directe d'Égypte en Palestine et en Syrie, est, et fut de tous temps un point fréquenté par les caravanes. Il y a des vestiges d'une ville assez importante ; on y a trouvé beaucoup de menus objets : ustensiles, statuettes, monnaies, et c'est de là que provenait une admirable collection de scarabées en agate et en cornaline qui fut envoyée en France en 1867.

Le sage administrateur Joseph, fils de Jacob, acheté par des marchands ismaélites qui portaient en Egypte de la myrrhe et de la poix résine du Liban — ce qui prouve que les Égyptiennes avaient alors, comme aujourd'hui, l'habitude de s'épiler. — Joseph, dis-je, passa à Kantara. La ville s'appelait alors Sélé. Il ne pouvait pas ne pas y passer; peut-être sécha-t-il ses dernières larmes à la vue de la prospérité égyptienne; peut-être eut-il un pressentiment de sa grandeur future. — Plus tard, l'autre Joseph, l'humble charpentier qui protégea l'enfance de Celui qui fut toute bonté et toute justice, entra par Kantara dans l'Egypte, pays de salut où les enfants innocents étaient à l'abri des fureurs stupides de l'odieux autocrate Hérode. Marie pleura, sans doute, mais ce fut de joie: son fils était sauvé.

Bien des siècles après, Bonaparte fit boire ses chevaux à l'ancien puits qui existe encore au sud du campement.

Les caravanes passent encore par ce point; de nombreux troupeaux de chameaux, escortés de

bédouins à long fusil, traversent le Canal maritime sur un bac disposé à cet effet. Ces troupeaux disséminés dans les dunes, sont d'un effet très pittoresque, que, dans son magnifique album du Canal, M. Riou a admirablement saisi.

Le kilomètre 54 a aussi son genre de célébrité, moins universelle il est vrai, mais qui fit en son temps un certain bruit dans son Landerneau. — Il y a là un garage qui ne se distingue en rien des autres; c'est sur ce point que se porta à la fin des travaux d'exécution tout l'effort des travailleurs; on s'était aperçu un peu tard que le curage du Canal aux environs du kilomètre 54 laissait à désirer comme profondeur et comme régularité; il fallait au plus vite augmenter la profondeur et surtout aplanir et régulariser le plafond. On fit appel à toutes les forces, à toutes les intelligences; les dragues fonctionnèrent sans interruption, enfin le grand jour de l'inauguration arriva, des centaines de canons saluèrent d'un effroyable vacarme cette aurore glorieuse.

Les prêtres musulmans et chrétiens appelèrent les bénédictions divines sur le nouveau Bosphore; un éloquent prélat tint sous le charme de sa parole émouvante un auditoire d'empereurs, de princes, de grands dignitaires venus de tous les coins du globe, puis : *la cérémonie faite, chacun s'en fut...* s'embarquer.

Le yacht impérial l'*Aigle* portant l'impératrice Eugénie, talonné de près par celui de l'empereur François-Joseph et suivi d'une flotte pavoisée de tous les pavillons connus, s'avançait rapide et majestueux, salué sur tout le parcours du Canal par les hurras des ouvriers étrangers et indigènes; les dragueurs du kilomètre 54 apercevaient bien loin à l'horizon un panache de fumée qui grandissait d'instant en instant, et le travail n'était pas achevé. Enfin le dernier godet enleva la dernière masse de déblais, les dragues se rangèrent rapidement à la berge; le passage allait être libre. Hélas ! rien n'est stable en ce monde; le tourteau d'une drague surmenée tombe avec un horrible fracas ; cette énorme masse de fer plonge en plein

canal et s'engloutit en soulevant des montagnes d'eau.

Qu'allait devenir la flotte princière, brusquement arrêtée par cet écueil de nouvelle formation : l'anxiété, la terreur se peignaient sur tous les visages : l'un devenait rouge au point d'en être bleu, l'autre pâlissait au point de verdir, un troisième suait à grosses gouttes et paraissait vouloir se changer en fontaine ; les sondeurs sondaient, les plongeurs plongeaient et ne trouvaient rien ; l'*Aigle* avançait toujours, enfin son avant toucha, le navire frémit : le regrettable capitaine L...., un brave travailleur qui depuis a succombé aux fatigues et aux souffrances de cette époque de luttes, sans respect pour la majesté impériale, hurla un ordre accompagné d'un jurement à fendre le ciel.

L'*Aigle* continua sa course gracieuse et rapide, puis le yacht de l'empereur d'Autriche et tous les autres navires à la file passèrent sans encombre et sans avaries.

Les figures se transformèrent, à la terreur succéda

la stupéfaction ; on chercha, mais avec calme, avec suite : pas de tourteau ! Les jurements du capitaine L.... avaient-ils donc la propriété de volatiliser le fer ! Enfin l'on découvrit l'objet de tant d'émotions diverses caché sous la drague où il s'était réfugié pour éviter le vilain rôle de trouble-fête ; si pourtant il eût eu mauvais caractère et qu'il fût venu se prélasser au milieu du Canal avec sa masse énorme et sa hauteur de plus d'un mètre ! ..... Tirons un voile sur cette scène d'horreur ; quant à l'*Aigle*, il avait bien réellement touché et écrasé une toute petite butte de sable qui restait encore au fond du Canal.

Du kilomètre 54 jusqu'au 64, où se trouve le garage d'El-Ferdane, le Canal traverse encore les lacs Ballah dont la dernière lagune Raz-el-Moya (la tête de l'eau), marque la limite qu'atteignit la Méditerranée dans des temps très reculés.

C'est à El-Ferdane que commencent les dunes qui précèdent le plateau d'El-Guisr. Ce garage qui fut autrefois un joli campement très pittoresque

avec ses baraques en planches qui ressemblaient à des tentes militaires, très animé par ses travailleurs, n'offre aujourd'hui rien de particulier. Le plateau d'El-Guisr, dont le point culminant est à 20 mètres au-dessus du niveau de la mer, s'étend jusqu'au kilomètre 74, c'est-à-dire jusqu'au lac Timsah.

Les contingents arabes avaient ouvert dans ce plateau une tranchée étroite, qui fut mise en eau en 1862 ; il fallait l'élargir et la curer de manière à permettre le fonctionnement des dragues. Ce travail fut confié à M. Couvreux, qui eut à creuser un chenal de 20 mètres de largeur à la ligne d'eau et deux mètres de profondeur. Il fallait, en outre, donner aux deux côtés de la tranchée l'inclinaison voulue, ce qui comportait d'énormes terrassements.

M. Couvreux, profitant habilement des nombreuses et profondes dépressions assez voisines les unes des autres qui accidentaient le seuil, ne fut pas obligé de porter les déblais au sommet du plateau : il établit des voies ferrées en écharpe sur les talus de la tranchée et aboutissant aux

points où le terrain était le plus bas ; les wagons de terrassement versaient leur chargement dans ces parties déclives.

Sur certains chantiers, le chargement des wagons s'exécutait à la pelle ; sur d'autres, on employait un appareil nommé excavateur, inventé par M. Couvreux. Cet appareil n'existe plus nulle part, on pourrait peut-être en trouver quelques dessins dans les cartons de la Compagnie. Voici ce que mes souvenirs me remettent devant les yeux. A diverses hauteurs, sur le talus, existaient des voies ferrées sans aucune pente, auxquelles aboutissaient des rampes à inclinaison assez faible, également garnies de rails ; ces dernières supportaient les wagons de terrassements, les voies horizontales supportaient les excavateurs.

L'excavateur se composait d'une locomotive très large, à trois rangs de roues, qui se mouvait lentement le long de la voie horizontale, entraînant avec elle un bâti incliné sur le flanc du talus et portant une chaîne à godets.

Les godets marchaient en sens inverse de ceux

des dragues, auxquels ils ressemblaient, quoique plus petits. Qu'on se figure un chiffonnier portant sa hotte sur le ventre au lieu de la porter sur le dos et gravissant le talus en râclant la terre du bord de sa hotte.

Cette comparaison triviale rend parfaitement le jeu des excavateurs ; la machine de la locomotive mettait en mouvement la chaîne à godets ; le bâti étant incliné au degré voulu, les godets arrivés au bas de leur course entamaient le talus inférieur, se remplissaient de déblais et s'élevaient jusqu'au dessus de la locomotive ; arrivés à ce point, ils se déchargeaient *par le fond* dans les wagons de terrassement.

Les excavateurs fonctionnèrent à sec et dans l'eau, et rendirent, surtout dans ce dernier cas, d'excellents services.

Quand on avait parcouru en canot à vapeur ou par le coche, grande barque trainée par deux mules, tout l'espace compris entre Port-Saïd et El-Ferdane, qu'on avait supporté tant bien que mal cet interminable voyage si monotone, sans

rencontrer autre chose que des dragues ou des chalands, on était surpris et charmé de voir s'agiter sur les talus du seuil des centaines de travailleurs; de voir les locomotives sillonner ces pentes d'un riche ton jaune bien différent de la teinte gris sale des berges qu'on venait de longer.

On était intrigué par ce mécanisme inconnu des élévateurs, mais surtout ébloui par un soleil ardent dont les rayons, se réfléchissant sur les talus, acquéraient une intensité presque aveuglante.

Le campement sur le plateau d'El-Guisr était signalé de fort loin, par un grand belvédère placé au point culminant, tout au bord de la tranchée. Il est détruit aujourd'hui, mais il reste encore l'escalier qui conduisait du Canal au sommet du seuil.

Quelle jolie petite ville que ce campement d'El-Guisr avec son église si coquette, ses élégantes constructions, hôpital, maison de l'ingénieur, logements des employés, hôtel, ses jolis jardins

qui contrastaient par leur fraîche verdure et leurs eaux limpides avec l'immense nudité du désert.

Aujourd'hui, la joyeuse troupe qui alliait si bien le plaisir au travail, a fait place à quelques maussades gardiens, et nul voyageur n'est tenté de gravir l'escalier ensablé qui ne conduit qu'à une ruine.

La Compagnie a fait planter dans le seuil jusqu'au lac Timsah des tamarix, des joncs et des roseaux qui ne craignent pas l'eau salée. Les tamarix paraissent vouloir réussir; ce travail, exécuté sous la direction de M. Pierre, chef du service des eaux, par ses cantonniers échelonnés le long du Canal maritime, est en somme, une très heureuse idée ; si l'exécution n'a pas complètement répondu aux espérances, on ne doit s'en prendre qu'à l'ingratitude du sol sablonneux et imprégné de sel, qui est loin d'être favorable au développement de la végétation, En continuant avec soin quelques expériences peu coûteuses, on arrivera à choisir parmi les plantes nombreuses qui vivent plutôt de l'air que du sol, celles qui doivent à un moment

donné tapisser les tranchées du seuil et fixer le sable mouvant.

Un peu avant d'arriver au lac Timsah, à l'endroit où le plateau d'El-Guisr s'infléchit brusquement par une pente abrupte, le chalet du Khédive, joli et bien situé, domine le lac, Ismaïlia et le désert. Ce n'est point une résidence Vice-Royale, bien loin de là, mais on aimerait à le voir habité.

La vue de tant de constructions confortables et élégantes qui se dégradent et finiront par s'écrouler sur tout le parcours du Canal, a quelque chose de navrant, et le spectacle actuel d'Ismaïlia où nous allons entrer bientôt, n'est pas fait pour atténuer ce sentiment de tristesse.

Tout près de l'escalier qui descend du chalet au Canal maritime, s'ouvre le canal d'eau douce, que nous retrouverons ; à côté sont les restes du chantier 6 et quelques vestiges du pertuis déversoir.

Le chantier 6 fut un chantier, rien de plus.

Le pertuis déversoir donna issue aux eaux de la Méditerranée pour opérer le remplissage du lac

Timsah ; il en régla le débit et permit le transit entre Port-Saïd et Suez, moitié par le Canal maritime , moitié par le canal d'eau douce.

Pour établir ce déversoir, on commença par enfoncer des pilotis de plusieurs mètres de profondeur qui furent reliés entr'eux par des pièces de bois entrecroisées ; les intervalles entre les pilotis furent remplis de terre glaise fortement damée, le tout fut recouvert d'une couche de béton ; ce radier avait une longueur de 30 mètres sur 20 mètres de largeur. Le barrage fut établi au milieu même du radier ; on avait donc 15 mètres en amont, autant en aval, et au-dessous de cette dernière partie, on avait établi un empierrement destiné à briser la force de l'eau et empêcher les affouillements, qui eussent à la longue détruit le radier.

Le barrage élevé de 1^{m} 50, était divisé en quatre travées, séparées par de fortes pièces de charpente entre lesquelles glissaient les poutrelles de fermeture ; on pouvait à volonté ouvrir en totalité ou en partie une ou plusieurs travées.

Quand on devait faire voyager des dragues ou des chalands chargés sur le Canal maritime, on fermait le barrage pour élever le niveau de l'eau et empêcher les échouages ; le maximum du débit du pertuis déversoir était de 600,000 mètres cubes en 24 heures.

Le barrage n'avait plus sa raison d'être quand le lac Timsah fut plein ; il fut détruit pour laisser le passage libre à tout le matériel et notamment aux gabares qui portaient au lac les déblais que les dragues extrayaient du seuil d'El-Guisr.

ISMAILIA

Les bateaux qui se rendent à Ismaïlia longent la rive ouest du lac, laissant à tribord, dans le fond d'une petite anse, un escalier en bois, lequel, vu de loin, avec ses rampes et ses paliers, présente un aspect presque monumental ; il fut construit à l'époque de l'inauguration du Canal pour faciliter l'accès du nouveau palais, qui attendait d'augustes visiteurs. Aujourd'hui, peu de touristes en ont connaissance ; il n'est guère fréquenté que par le personnel du service des eaux.

Le point par lequel on arrive à Ismaïlia est l'appontement du transit, où viennent accoster

les bateaux de la Compagnie et de la Poste Egyptienne. Une grande maison à balcon et quelques baraques en planches se groupent autour de cet appontement ; de là, part une longue avenue en pente douce, soigneusement macadamisée, parfaitement droite et plantée de beaux arbres qui, malgré leur jeunesse, commencent à former une agréable voûte de feuillage ; à l'extrémité de cette avenue on rencontre le canal d'eau douce ; il alimente Ismaïlia, arrose les jardins nouvellement créés par la Compagnie, sur la pente comprise entre la ville et le lac et va se perdre dans le Canal maritime au chantier 6.

M. Poilpré, chef du service du domaine de la Compagnie, a eu l'idée très heureuse, et qui ne tardera pas à devenir très lucrative, d'établir sur ce terrain facilement arrosable des jardins dont les jeunes arbres donnent déjà les plus belles espérances. Dans peu d'années, tous ces arbres fruitiers : figuiers, orangers, grenadiers, pêchers, vignes, etc., seront en plein rapport — la végé-

tation marche très vite à Ismaïlia; — alimenteront de leurs précieux produits les navires qui transitent entre Port-Saïd et Suez, assureront à la Compagnie des revenus qui ne sont point à dédaigner et prépareront tout cet espace, jadis si triste et si dénudé, à devenir le plus beau quartier de la ville, celui qu'on choisira de préférence pour sa charmante exposition et ses beaux arbres tout venus; car la force des circonstances fera sortir Ismaïlia de sa torpeur, et les constructions actuelles deviendront insuffisantes.

On traverse le canal d'eau douce sur un pont-levis placé tout auprès de l'écluse d'amont. Il y a, à quelques centaines de mètres plus loin en aval, une deuxième écluse; chacune d'elles retient l'eau à une hauteur de 3 mètres, ce qui donne 6 mètres de différence entre le niveau supérieur et le niveau inférieur du canal; au-delà du pont-levis, on est dans la ville.

On aperçoit vers la gauche de vastes constructions qui furent les écuries du transit, au temps où la Compagnie employait par centaines, à ses

travaux et à ses transports, chameaux, chevaux et mulets. — Les écuries et les hangars sont aujourd'hui sans emploi.

La belle maison qui en est voisine et qui fut l'hôtel d'Ismaïlia a été récemment acquise par le Gouvernement Égyptien. Elle est destinée à devenir le Palais de Justice.

En face, se dessine la gare du chemin de fer qui relie Ismaïlia à Alexandrie, le Caire et Suez. A droite, en suivant une fort belle route qui longe le canal d'eau douce, on rencontre successivement le chalet de M. de Lesseps, jolie construction d'un aspect réjouissant; un palais moresque où sont aujourd'hui les bureaux de la Compagnie; le Gouvernorat et quelques autres maisons, toutes de style varié et original. Toutes ces habitations pittoresques et somptueuses sont entourées de magnifiques jardins, dont les arbres, pour la plupart inconnus en Europe, ont acquis en moins de dix ans un développement que le soleil d'Italie ne leur donnerait pas en vingt.

Au centre de la ville, la place Champollion,

entourée de constructions de type uniforme, n'est qu'un vaste jardin d'un hectare de superficie, où croissent les essences végétales les plus rares et les plus splendides. Dans les rues latérales sont les logements des employés ; chacun d'eux a son jardin plus ou moins grand, ses carrés de légumes, ses massifs de fleurs, ses berceaux de verdure. Ismaïlia porte un cachet spécial : c'est la ville des jardins, des fleurs, de la végétation puissante et gracieuse. Si le lac est le saphir du désert, Ismaïlia en est l'émeraude.

Mais, hélas ! qu'est devenu ce quartier de l'industrie, qui aligne son double rang de maisons vides jusqu'au palais du Vice-Roi ? Que devient ce palais lui-même, qui n'eut qu'un jour de vie et se dégrade dans le silence et l'abandon ? Une si jolie ville est-elle donc destinée à augmenter le nombre des villes mortes qui couvrent le sol égyptien ? J'ai trop de confiance en l'avenir pour le supposer un instant.

Dans mon *Etude sur l'Égypte contemporaine*, j'ai indiqué, sans m'y appesantir, quelques-uns

des moyens à employer pour rendre la vie à cette ville si bien située, si agréable, si digne de fixer l'attention d'un prince éclairé et aimant son pays.

Depuis, j'ai étudié la question de plus près ; des circonstances nouvelles ont rendu possibles certaines éventualités sur lesquelles on ne pouvait pas compter. Je puis affirmer aujourd'hui qu'il est facile de faire d'Ismaïlia une ville très peuplée, très animée, commerçante, industrielle et maritime, en même temps qu'un délicieux séjour.

Il fut question d'y établir l'école d'état-major ; il ne m'est pas démontré qu'on ait absolument renoncé à cette idée qui aurait pour corollaire obligé l'établissement, en ce même lieu, de plusieurs autres écoles du Gouvernement, peut-être même l'école de marine, dont la corvette pourrait évoluer sur les lacs et les deux mers.

Les professeurs et leurs familles, les élèves et tout le personnel des écoles formeraient un noyau de population assez important.

Le tribunal de première instance, établi à Ismaïlia, y attirerait non-seulement les magistrats,



mais le barreau, les huissiers, les greffiers et les plaideurs ! Cela seul suffit pour galvaniser une ville qui n'est pas tout-à-fait morte et enterrée.

J'ai publié, dans l'*Avenir Commercial* de Port-Saïd, une série d'articles dans lesquels j'ai prouvé que tous les terrains arrosables autour d'Ismaïlia et toute la plaine de Néfich, sont extrêmement favorables à l'établissement d'un vignoble de premier ordre : on pourrait y produire de quinze à vingt mille hectolitres de vin de bonne qualité.

Les industries annexes : tonnellerie, caissage, peut-être même verrerie et exploitation de la soude du lac, les entrepôts et magasins, exigeraient un très nombreux personnel ; on pourrait compter sur une accumulation de 5 à 6,000 habitants pour cette seule industrie.

Dans le même journal, M. Emile Vidal (de Bir-Favar) a développé, avec une grande supériorité, une question d'un haut intérêt pour Ismaïlia et pour certaines autres parties de l'Egypte. Voici ce dont il s'agit :

L'élévation du niveau du canal d'eau douce

permettrait d'établir en contre-bas des usines de diverses natures, notamment à égrener le coton.

Ces usines, mues par des roues hydrauliques, ne dépenseraient aucun combustible, seraient conséquemment bien plus économiques que celles qui emploient la vapeur pour force motrice et assureraient à Ismaïlia une espèce de monopole industriel, tout en donnant au port un grand mouvement d'affaires. Cette question mérite d'être sérieusement étudiée par la Compagnie et par le Gouvernement.

Enfin, le magnifique palais construit à l'époque de l'inauguration, ayant donné l'hospitalité à des Souverains, dans une mémorable circonstance qui n'a pas d'analogue dans les souvenirs des peuples, est devenu par le fait un palais historique. Qu'on laisse se dégrader peu à peu la gare, le télégraphe, le Gouvernorat et les autres constructions qui appartiennent au Gouvernement, cela se conçoit jusqu'à un certain point, mais le palais ne doit pas rester dans cet état de délabrement qui fait peine à voir. Il serait facile d'en faire la plus dé-

licieuse résidence d'été, sous ce climat si salubre et si régulier, au bord de ce lac où les bains sont si agréables ; on pourrait y créer des jardins enchanteurs, diriger jusqu'au bord du lac des avenues ombreuses et planter un parc assez vaste dans les terrains qui longent la route du chalet et portent des traces d'anciennes cultures.

L'exemple est là sous les yeux : les beaux jardins du service des eaux, qui terminent la ville de ce côté, sont plantés depuis huit ans à peine et contiennent déjà des arbres exploitables. Il serait à désirer que S. A. le Khédive honorât de sa présence, pendant quelques mois de l'année, cette ville qui porte son nom, et dont il ferait par cela même un des plus beaux fleurons de sa couronne Vice-Royale.

Je signale, en passant, la différence immense qui existe entre les constructions en pierres d'Ismaïlia et les maisons en roseaux de Port-Saïd ; entre les rues de cette dernière ville, qui n'ont qu'une étroite chaussée empierrée, et celles de la première, où le macadam a été prodigué ; tout le

monde a fait cette différence, mais, en général, on ne sait pas que le mètre cube de pierre coûte à Ismaïlia 5 fr. et à Port-Saïd, de 18 à 20 fr.; ce qui explique cette apparence de partialité de la Compagnie, en faveur de la première de ces deux villes.

SUITE DU CANAL — LES LACS.

Les bateaux qui n'ont point affaire à Ismaïlia, c'est-à-dire à peu près tous, décrivent dans le lac Timsah une courbe assez prononcée en dehors de laquelle ils seraient exposés à rencontrer des fonds insuffisants. Cette courbe est indiquée par un bon système de balises fixes qui n'ont aucune ressemblance avec celles du Canal et que nous retrouverons dans les Lacs-Amers. Elles se composent de trois longues barres de fer formées par des rails soudés bout à bout, réunies par des entretoises et formant une pyramide triangulaire qui porte à son sommet un disque et un fanal.

Les navires étant dans l'usage de se garer pour la nuit, les fanaux des balises deviennent inutiles, et il ne me semble pas qu'ils aient jamais été allumés, ni dans le lac Timsah ni dans les Lacs-Amers.

Autour du lac Timsah et dans toute la moitié du Canal maritime qui nous reste à parcourir, se rencontrent des ruines nombreuses appartenant à toutes les époques de cette vieille civilisation égyptienne qui paraît quelquefois vouloir s'éteindre, s'endormir dans la mort, mais ne tarde pas à se réveiller brillante d'un nouvel et plus vif éclat. — A droite de la courbe décrite par les navires dans le lac Timsah, on a découvert, il y a peu d'années, les restes d'une ville qui parait avoir eu une certaine importance; j'ai eu sous les yeux, des monnaies de cuivre et d'argent qui en proviennent et sont toutes à l'effigie des Ptolémée. Il serait intéressant d'y opérer des fouilles savamment dirigées; on en retirerait, selon toute apparence, des richesses archéologiques; mais jusqu'à présent on n'a fait que quelques tentatives sans ensemble ni direction.

Un peu plus loin, on trouve l'ancienne rigole qui conduisait les eaux du Nil au lac Timsah, et les ruines de Taubastone, assez insignifiantes, il est vrai, mais qui sont une des étapes de l'itinéraire d'Antonin, et ont à ce titre une certaine valeur historique. — En cet endroit, le Canal maritime traverse des lagunes qui prolongent le lac Timsah et sont bordées de dunes couvertes de tamarix. Ces broussailles mirent dans l'eau si limpide leur verdure noirâtre et reposent un peu la vue trop accoutumée au sable jaune qui entoure le lac. Sur une hauteur à droite s'élève un petit marabout très en renom parmi les arabes : on y va en pélerinage; c'est celui du cheik Ennedek, dont j'ignore absolument la légende.

Il y a dans tous les pays musulmans, de ces tombeaux qui renferment ou ont renfermé le corps d'un personnage mort en odeur de sainteté; on y voit souvent des ex-voto plus ou moins précieux, amulettes, œufs d'autruche, armes, etc. ; à celui du cheik Ennedek, je n'ai vu que quelques pièces de menue monnaie et quelques restes

de vêtements ; en revanche, je recommande ses environs aux naturalistes, ils y trouveront à foison les diverses variétés de lézards, l'iguane du désert, les gerboises et le céraste ou vipère à cornes ; presque inconnu il y a peu d'années, il tient aujourd'hui une place honorable dans le sac de cuir des montreurs de serpents qui font danser sur les trottoirs du Caire toutes les vermines de l'Egypte.

Auprès du marabout du cheik Ennedek, l'ancien campement de Toussoum achève de se détruire peu à peu, il fut autrefois assez peuplé et son cimetière est encore là pour l'attester. A partir de ce point, le Canal maritime traverse la colline du Sérapéum.

Ce seuil tire son nom d'une ruine en granit et grès qu'on croit être un temple de Sérapis ; on y retrouve aussi l'ancien canal des Pharaons, qu'on peut suivre à peu près jusqu'à Suez, malgré quelques interruptions.

J'ai vu au campement du Sérapéum, des bédouins faire cuire leurs aliments, et conserver leur eau dans des vases trouvés dans les terrasse-

ments; ces ustensiles de ménage, âgés de trois mille ans, ressemblaient exactement à ceux qu'on fabrique encore aujourd'hui dans la Haute-Egypte.

Les travaux exécutés pour faire passer le Canal maritime à travers la colline du Sérapéum, peuvent être compris en trois périodes : 1° la tranchée à sec ; 2° le creusage par les dragues ; 3° le rocher. Pendant que le lac Timsah était à sec, le seuil fut attaqué sur une étendue de trois kilomètres ; ce fut la tranchée de Toussoum exécutée au couffin ou à la brouette. Son éloignement du canal d'eau douce variait de trois à cinq kilomètres ; l'approvisionnement des chantiers devenait difficile et onéreux, et, ce qui présentait les plus grandes difficultés, était la conduite à pied d'œuvre du matériel de terrassement. Sur ce plateau régulier on ne trouvait pas les dépressions profondes et rapprochées que M. Couvreux avait si bien utilisées à El-Guisr, il était, sinon impossible, du moins très coûteux d'employer les wagons ; on dut se préoccuper d'un autre moyen sur lequel j'appelle l'attention de mes compagnons de voyage.

Sur une largeur de 6 kilomètres, le plateau du Sérapéum était presque partout à la hauteur du plateau du canal d'eau douce; des dunes de sable de peu d'étendue séparaient trois grandes dépressions capables de contenir les déblais d'une tranchée creusée jusqu'à deux mètres en contrebas du niveau de la mer.

Dès l'origine, l'emploi des dragues se trouvait possible et même indiqué; il fallait pour cela établir sur le canal d'eau douce un embranchement destiné à remplir une rigole creusée sur l'emplacement du Canal maritime, assez profonde pour *laisser flotter les dragues.*

Les trois dépressions signalées plus haut devenaient des bassins tout prêts à recevoir les produits des dragages; ainsi fut fait, et je regrette encore les magnifiques prairies que mon imagination me montrait alors verdoyantes, plantureuses, pleines de beaux arbres et de beau bétail, dans ces dépressions aujourd'hui comblées.

Lorsque la rigole fut suffisamment élargie et approfondie, l'embranchement du canal d'eau douce

fut barré; le barrage de Toussoum fut ouvert, l'eau s'écoula vers le lac Timsah, les dragues s'abaissèrent avec le niveau de l'eau douce jusqu'au niveau de l'eau salée et continuèrent leur travail jusqu'au plafond définitif du Canal maritime; les gabares dès lors purent se vider dans le lac Timsah.

Je ne sais si j'ai fait comprendre ce travail conçu avec une si grande intelligence des ressources utilisables et un si remarquable esprit d'à-propos; la nature même de mon itinéraire me force à nager entre deux eaux; je suis peut-être fort incomplet, fort ignorant pour les voyageurs techniques, et pour ceux qui ne le sont pas je dois être extrêmement ennuyeux. — Les premiers n'auront pas de peine à trouver, pour me compléter, des ouvrages spéciaux; les autres auront le bon esprit de tourner le feuillet.

La rupture du barrage de Toussoum et l'abaissement du plan d'eau du Sérapéum au niveau de la Méditerranée fut une opération importante qui ne s'effectua point sans danger. Le chantier du Sérapéum avait d'abord été élevé de 6 mètres au-

dessus du chantier de Toussoum ; plus tard, cette hauteur avait été diminuée de 2 mètres ; il restait donc 4 mètres de différence entre le plan d'eau douce du Sérapéum et le plan d'eau salée de Toussoum. Le barrage une fois entamé ne put pas résister à cette énorme charge de 1,500,000 tonnes; l'eau se précipita en masse comme un éboulement et, semblable à une muraille qui court, s'élança vers le lac Timsah avec la vitesse d'une locomotive. — La plus grande partie du matériel flottant avait été solidement amarrée, mais il restait encore dans la tranchée deux dragues et trois embarcations à vapeur qu'on n'eut pas le temps de garer : deux des embarcations purent s'échapper à toute vitesse; le bateau de M. Lavalley, *le Julien*, essaya de résister en faisant machine en arrière, mais il fut balayé comme une paille et jeté contre une des deux dragues qui le coula en chavirant sur lui. Pendant ce temps, l'autre drague ayant rompu ses amarres était emportée, malgré que son élinde fût abaissée et labourât le fond de la tranchée ; elle s'arrêta enfin sans autre accident au milieu du lac

Timsah. Le naufrage du *Julien* et de la drague contre laquelle il vint se briser causa la mort de deux hommes qu'on ne retrouva pas. Peut-être leurs cadavres furent-ils dévorés par les hyènes et les chacals attirés en grand nombre par l'incalculable quantité de poissons que le brusque mélange d'eau douce et d'eau salée avait fait périr.

A l'endroit où l'embranchement du canal d'eau douce se jetait dans la rigole primitive du Canal maritime, il existe encore aujourd'hui, comme pour marquer la place, un chenal en planches supporté par quelques chevrons; ce grossier appareil, qui rappelle ceux qu'on emploie aux irrigations dans quelques parties montagneuses de l'Europe méridionale, laisse échapper un mince filet d'eau douce, bientôt perdu dans la masse d'eau salée et qu'il serait facile d'utiliser pour le boisement du seuil du Sérapéum. — C'est à peu près le point où commençait ce fameux rocher qui mit en mouvement tant d'interêts, tant de passions...... et tant de langues.

Voici ce que j'ai écrit dans mon *Etude sur l'Egypte contemporaine :*

« Ce fut un excellent prétexte pour retarder l'inauguration du Canal qui ne pouvait, dans aucun cas, être achevé au temps voulu. » Tout le monde et même les intéressés répétaient à l'envi cette même phrase avec variantes et commentaires, et si ma plume a fourché, je ne puis m'en prendre qu'à mes oreilles fatiguées d'entendre toujours le même bruit.

Deux personnes alors, M. F. de Lesseps et M. A. Lavalley, savaient la vérité vraie sur cette question ; plus tard, M. de Lesseps m'a fait comprendre que le général en chef sait bien des choses qu'il laisse ignorer à ses lieutenants les plus intimes, et M. Lavalley m'a laissé entrevoir les cruelles émotions causées par cet événement imprévu, qui altérèrent profondément sa santé.

Le rocher du Sérapéum fut une surprise: il avait échappé aux sondages, on le découvrit au dernier moment, mais il m'est aujourd'hui prouvé qu'il ne retarda en rien l'inauguration du Canal; tout

se fit à point nommé, et le millésime des médailles commémoratives frappées longtemps à l'avance ne fut pas changé.

Du reste, ce rocher malencontreux fut attaqué avec une énergie qui tenait de la fureur ; nuit et jour les dragues arrachaient d'énormes blocs de gypse, déracinés et brisés par la mine ; la nuit surtout les éclairs de la poudre, les effroyables explosions, le vacarme des dragues, le hurlement des machines donnaient à ce chantier un aspect infernal.

A l'extrémité sud de la tranchée du Sérapéum, le campement du kilomètre 95 marque l'entrée des Lacs-Amers. C'est là que fut établi le pertuis déversoir qui permit à la Méditerranée de se joindre à la mer Rouge dans ces vastes bassins qui diraient tant de choses s'ils pouvaient parler.

Le système adopté pour le remplissage du lac Timsah avait parfaitement réussi ; il n'y avait pas lieu de se livrer à de nouveaux essais, ni de créer de toutes pièces un nouveau régulateur pour l'écou-

lement des eaux. Il était pourtant nécessaire de modifier le déversoir en raison de la masse d'eau et de la vitesse qui devaient être en ce point bien plus considérables.

De forts pilotis furent enfoncés à la plus grande profondeur possible; l'ensemble se divisait en vingt-cinq travées fermées par des poutrelles verticales glissant dans des rainures. Ces poutrelles, désignées sous le nom d'aiguilles, étaient au nombre de vingt par chaque travée. Au moyen d'une passerelle établie sur le barrage, on pouvait les manœuvrer facilement et varier à volonté le débit de l'eau, chaque aiguille pouvant être mue isolément. Elles s'élevaient d'un mètre de hauteur sur cent mètres de longueur perpendiculairement à la direction de la tranchée ouverte à un mètre au-dessous du niveau de l'eau, que le barrage retenait en amont.

Cette cascade, tombant dans un bassin de huit mètres de profondeur, devait, dès le début de l'opération, ruiner la base des pilotis et emporter le barrage. On y pourvut en établissant, sur une

étendue de plus de cent mètres, de forts pieux noyés dans un corroi de trois mètres de profondeur, arasés à niveau et recouverts d'un plancher en madriers surchargés de tonnes de vieux fer et de blocs de pierre.

La résistance du brise-lames était en rapport avec la violence de la chute d'eau. La nature en présente de plus grandioses ; mais la puissance humaine n'était, je crois, jamais arrivée à semblable résultat (neuf millions de mètres cubes par jour); il est vrai que je suis peu renseigné sur le remplissage du lac Mœris.

Les Souverains de l'Egypte ont eu de tout temps la spécialité des lacs à creuser, des canaux à rectifier, renouveler, agrandir ou combler. Plus tard, les Hollandais ont acquis des droits à la considération et à la reconnaissance des peuples en créant quelque chose de rien, en luttant contre la mer pour conquérir les polders. Je me garderai bien de partager l'opinion de Voltaire, quittant la Hollande en criant bien haut : « Adieu, canaux, canards, canailles ! »

S'il avait tout l'esprit que ses contemporains ont la complaisance de lui attribuer, cela explique pourquoi le bon sens lui fit si souvent défaut. Les événements politiques ne modifient en rien les nécessités d'ordre physique inhérentes au sol même. A la Hollande, à l'Egypte, comme à tant d'autres régions encore insoumises à l'homme, vastes champs ouverts aux civilisations futures, il faut l'assainissement par les canaux. Ce sont les voies de communication les plus économiques — richesse du sol, transport facile des produits, tout est là. Il y a longtemps que la Chine eût donné ce bon exemple à l'Europe, mais elle a subi quatre sortes d'influences qui l'ont immobilisée et isolée. Ce sont les trop grands philosophes, les trop mauvais géographes, les trop habiles missionnaires et les femmes sans pieds. Désormais, la canalisation de tous les cours d'eau, le percement de tous les isthmes ne sera plus l'œuvre d'un grand monarque, ni même d'un grand peuple, ce sera l'œuvre d'une force nouvelle, plus grande que les rois et les peuples : l'association des capitaux.

Le 4 mars 1869, en présence de S. A. Ismaïl-Pacha, Khédive d'Égypte, d'une multitude de hauts fonctionnaires indigènes et étrangers et de milliers de curieux, la première aiguille du pertuis déversoir fut levée, le premier flot de la Méditerranée se jeta au devant de la mer Rouge; puis toutes les aiguilles furent levées successivement avec méthode, avec prudence; les travées s'ouvrirent une à une, la masse d'eau qui formait des torrents isolés se réunit. Ce fut quelque chose de grandiose, de majestueux, que cette force terrible, si puissamment dominée par le génie humain.

Ce fut un grand jour pour le monde entier; une immense conquête de l'homme sur la nature, conquête dont nul ne peut aujourd'hui prévoir l'influence sur les sociétés actuelles et encore moins sur les sociétés futures.

Cet événement ne passa pas inaperçu. Toutes les nations s'intéressaient à la réussite de cette œuvre civilisatrice. Les félicitations princières ne manquèrent pas à M. de Lesseps, mais l'avenir se chargera d'écrire le 4 mars 1869, en lettres lumineuses, dans les fastes de l'humanité.

Le bassin des Lacs-Amers, qui n'était qu'un immense dépôt de sel, est devenu une mer intérieure, qui a ses tempêtes et ses fureurs, tout comme une autre, mais qui jusqu'à présent ne compte pas de naufrages.

Le même système de balisage, déjà employé dans le lac Timsah, trace le chenal que doivent suivre les navires pour ne pas quitter les grands fonds. Deux phares en tôle, de vingt mètres de hauteur, l'un à l'extrémité nord, l'autre à l'extrémité sud des lacs rendent complète la sûreté du parcours.

Entre le grand et le petit lac les navires passent devant le campement de Kabret-el-Echouch. Il n'a rien de remarquable en lui-même ; c'est, comme tous les autres, le poste d'un chef de gare et d'un agent du télégraphe. Il mérite cependant de fixer l'attention du touriste, plus que tout autre point du Canal maritime. J'expliquerai pourquoi.

J'ai dit qu'entre les lacs s'élevait un petit seuil séparant les deux bassins dans toute leur largeur.

Pour permettre le passage aux navires, on dut y creuser une tranchée. Le sommet du seuil est à présent à un mètre au-dessous du niveau de l'eau; de chaque côté, au nord et au sud, la profondeur des bassins est de huit à dix mètres.

Tout cet ensemble communiquait autrefois avec la mer. C'était le prolongement du golfe de Suez qui atteignait le pied du seuil du Sérapéum. Plus tard, le sol de la plaine de Suez, et surtout de Chalouf, s'éleva peu à peu.

Ces soulèvements du sol sur une étendue plus ou moins grande ne sont pas rares. Les géologues en signalent un grand nombre, tant anciens que contemporains.

L'exhaussement graduel du sol de Chalouf sépara insensiblement les Lacs-Amers du golfe de Suez. Dabord ils ne reçurent l'eau que pendant les grandes marées, puis pendant les marées très exceptionnelles ; puis, le sol s'élevant encore, la séparation fut complète. L'évaporation commença son œuvre. Bientôt il n'y eut plus, au lieu de lacs, que des bassins remplis de sel, à l'état de

curieuses cristallisations ; mais il est un fait bien avéré, c'est que les lacs ont autrefois communiqué largement avec la mer, et Kabret-el-Echouch est la vraie route de Moïse.

Moïse!

Qu'était ce petit personnage en face du puissant monarque qui tenait trente peuples sous sa griffe léonine ; dont les sujets, tous esclaves, tous achetés par l'accapareur de grains Joseph, ou conquis par la force des armes, variaient de couleur, du blanc au noir, en passant par les teintes olivâtres, cuivrées, jaunes et brunes ?

Comment le nom de ce berger, fils de fellah, est-il arrivé jusqu'à nous sans confusion, sans hésitation, sans discussion possible, tandis que celui de son contemporain, le grand roi, fils de roi, est encore destiné à faire accumuler des montagnes de papier sous lesquelles achèvera de se perdre son identité ?

C'est que Moïse, l'enfant du peuple élevé dans un palais, le savant devenu gardeur de troupeaux,

le hardi lutteur que l'inaction eût tué, que la pensée grandissait, que les voyages avaient rudement trempé, qui ne craignait ni les hommes, ni les éléments, parce qu'il avait tout affronté et tout jugé ; c'est que Moïse était le génie s'appuyant sur la liberté, tandis que le Pharaon personnifiait le pouvoir basé sur l'esclavage !

Le nom de Moïse ne manque jamais de me remettre devant les yeux ce chef-d'œuvre de la sculpture, qui laisse bien loin derrière lui, comme type de vigueur et d'énergie virile, ces affreux portefaix, tout en viande et sans cervelle, qui tiennent une massue dans une main et des oranges dans l'autre, et encore ces jeunes lutteurs grecs, dont chaque muscle devrait porter une étiquette.

Je ne parle pas de l'Apollon, de l'Antinoüs, du Bacchus indien, qui ne sont pas des hommes.

Dans le Moïse de Michel-Ange, le grand artiste a mis toute son âme, il s'est incarné lui-même dans le marbre.

A trois mille ans de distance, le génie révélateur qui lutte contre les rois et relève les esclaves,

le génie producteur, qui bâtit Saint-Pierre de Rome et peint le *Jugement-Dernier* semblent animer ensemble ce marbre austère et grandiose ; l'âme de Moïse, l'âme de Michel-Ange mouvementent ces muscles endurcis par le travail, creusent ce regard qui embrasse tout à la fois l'art, la science, la poésie, froncent ce sourcil implacable qui comprend l'élévation, la liberté peut-être, mais n'admet pas la fraternité, encore moins l'amour du prochain dans son sens le plus évangélique.

En revanche, ni Jésus-Christ, ni Raphaël n'ont compris l'absolutisme qui exclut la charité.

La colossale statue de Moïse, malgré les cornes, grandes comme celles d'un veau d'un an, dont l'artiste l'a gratifiée, pour obéir à la tradition biblique, représente bien le libérateur des Hébreux, dans sa force et sa majesté.

Passons rapidement en revue les principaux faits de sa vie, afin de nous rendre compte de son caractère.

Nous sommes sur le lieu même où s'accomplit la partie la plus importante de son œuvre : celle qui

prime tous les actes, antérieurs ou postérieurs, de cette existence si bien remplie; celle où le génie triomphe tout à la fois des obstacles suscités par la nature et par les hommes, amis ou ennemis, persécuteurs ou protégés.

Moïse, fils d'une femme de la race opprimée, fut jeté à l'eau comme ces petits Chinois, dont tant de Français sont les parrains, sans les avoir jamais vus; seulement sa mère, en femme intelligente, l'installa commodément dans une corbeille de roseaux.

La fille du roi le trouva flottant, l'emporta, le fit élever, d'abord par sa propre mère, qui ne l'avait pas perdu de vue et s'offrit comme nourrice; puis, plus tard, dans le palais du roi, où il fut instruit dans toutes les sciences égyptiennes.

Il s'y distingua, ne cessa pas de les cultiver et devint le plus grand magicien du pays.

Dans la suite, connaissant son origine, élevé au dessus du niveau de son peuple, par son contact avec les grands, les savants et les sages, emporté par la violence d'un sang exceptionnellement géné-

reux, il se laissa entraîner à tuer un Egyptien qui maltraitait un Hébreu.

Il avait bien regardé autour de lui, n'avait vu aucun témoin, avait enfoui le mort dans le sable avec force précautions ; néanmoins son secret s'ébruita et, pour éviter une punition qu'il savait bien avoir méritée, il s'enfuit dans le désert.

Ici, il se révèle sous un jour tout nouveau. Nous avons vu le savant, l'enthousiaste, le tribun en herbe ; mais dans le pays de Madian nous voyons apparaître l'homme physique, doué de cette vigoureuse constitution qui lui assura jusqu'à l'âge de cent-vingt ans une verte et robuste vieillesse et lui permit, à lui, vieillard octogénaire, de guider tout un peuple, pendant quarante ans, à travers le désert et les guerres sanglantes, jusqu'à la terre de Chanaan.

Des filles du pays de Madian voulaient faire boire leurs troupeaux à un puits. Des bergers s'y opposèrent, par pure méchanceté; mais Moïse survenant chassa les bergers et fit boire les brebis.

Or, Moïse n'était pas alors le prophète inspiré ;

c'était un fugitif, un proscrit, il n'avait aucune influence morale ; pour chasser les pasteurs il employa le seul moyen qu'il eût à sa disposition, la force physique, et ce n'est pas une petite affaire que de mettre en fuite cinq ou six Bédouins armés de leurs grands bâtons, qu'ils savent si bien manier.

Moïse, vigoureux, actif, intelligent, instruit, zélé, réunissait donc toutes les qualités nécessaires pour s'élever au-dessus des masses et les possédait à un degré supérieur.

Laissons-le faire devant le roi ses tours d'escamotage, imités par les magiciens du pays, réunir le peuple hébreu, sous prétexte d'une fête, faire emprunter aux Egyptiens des ustensiles et vases précieux qu'il savait bien ne devoir être jamais rendus, justifier le vol en attendant le moment de faire passer l'usure à l'état d'institution légale.

Prenons-le à son départ de Rhamsès et tâchons de débrouiller ce fameux itinéraire qui, soit dit entre nous, n'a rien de miraculeux.

Je pourrais, à la rigueur, faire un résumé plus

ou moins développé de toutes les opinions émises sur ce fait, depuis l'historien Josèphe jusqu'au père Sicard, mais nous passons rapidement. Nous n'avons pas le temps de nous arrêter à Kabret-el-Echouch, et nous devons avoir résolu la question avant d'avoir perdu de vue cette petite chaîne de montagnes que nous voyons à tribord, et qui s'appelle le Gebel-Géneffé.

Nous consulterons seulement les deux brochures les plus récentes, l'une publiée en 1869, sous ce titre : *Du passage de la mer Rouge par les Hébreux*, par M. Lecointre, ingénieur en chef des Forges et Chantiers de la Méditerranée ; l'autre intitulée *La Sortie des Hébreux d'Egypte et les Monuments égyptiens*, conférence par Henry Brugsch-Bey.

Cette dernière eut un certain retentissement en 1874. Elle est destinée à développer et accréditer une opinion nouvelle : à savoir que les Hébreux passèrent la Méditerranée et non la mer Rouge.

Qui l'eût cru ?

L'auteur commence par déclarer qu'il base son opinion sur la lecture de quelques papyrus conser-

vés à Londres et à Leyde, et sur les inscriptions gravées sur quelques monuments égyptiens ; mais il a soin d'ajouter que les Egyptiens ne devaient pas graver sur des monuments, ni écrire sur des documents historiques le souvenir d'une défaite, et que les monuments et les papyrus ne peuvent fournir que des preuves *indirectes*.

Il part de là pour établir que la ville de Rhamsès, point de départ des Hébreux, est Tanis, sur le bord du lac Menzaleh ; que la Méditerranée battait alors le pied des dunes d'El-Ferdane ; que les Hébreux traversèrent d'abord cette espèce de lagune, puis continuèrent leur route, en se dirigeant vers le sud.

Les preuves, qu'accumule l'auteur, sont en effet fort indirectes.

La ville de Rhamsès pouvait bien s'élever à l'endroit où sont aujourd'hui les ruines de Tanis, mais ce point n'est pas du tout situé dans la terre de Gessen, et, de l'aveu même de l'auteur, cette ville et ses environs étaient habités par les Kalou, peuple étranger qui n'a rien de commun avec les Israélites

ét dont descendent les pêcheurs actuels de Matarieh. Les Hébreux, partant de ce point, devaient avoir huit jours de marche pour arriver de Rhamsès à Etham, ce qui ne s'accorde nullement avec le récit de la Bible, qui compte leurs étapes jour par jour.

Puis il devient impossible, dans cette hypothèse, de noyer les chars de Pharaon. L'auteur pense que cette armée se perdit dans les vases molles, entre Kantara et Péluse ; mais cette armée suivait la trace des Hébreux, elle chassait à vue et ne pouvait se tromper de piste, les marais vaseux devaient engloutir les Hébreux comme les Egyptiens, ou n'engloutir personne.

Il y a tout un ordre de savants, pleins de valeur et de mérite, qui consacrent leur vie à respirer l'odeur des vieux papiers, à reconstituer les langues depuis longtemps oubliées, et à refaire l'histoire des temps anciens, pièce à pièce, avec une patience de bénédictin, pour la plus grande inst uction des races contemporaines et futures.

J'accorde libéralement toute mon estime à ces

zélés travailleurs ; mais mon enthousiasme pour leurs découvertes historiques ne va pas aussi loin que mon admiration pour leur personne.

L'écriture égyptienne a été retrouvée assez récemment, par un procédé qui ressemble un peu à celui qu'emploie la police pour lire l'écriture chiffrée; il est vrai que la difficulté étant incomparablement plus grande, les résultats en sont bien plus glorieux ; mais un ignorant comme moi a bien le droit de se demander si ces résultats sont absolument incontestables et positifs.

Dans la langue égyptienne, la forme matérielle des signes constitue trois sortes d'écritures désignées sous les noms de: hiérogliphyque, hiératique, démotique. La valeur particulière de chaque signe varie aussi de manière à constituer trois sortes de signes : figuratifs, symboliques, phonétiques. Or, le même document contient souvent les trois sortes d'écritures et des signes de valeur différente ; il est impossible qu'il ne résulte pas de ce mélange quelque confusion, et pour augmenter la difficulté, les noms propres varient d'orthographe, au point

d'être méconnaissables. Par exemple, la terre habitée par la descendance de Jacob est désignée, par les divers historiens, sous les noms de Gesen, Gesem, Goshem, Phagosem, Phacussan, Fagus, Gous.

Est-il bien certain que tous ces auteurs grecs, hébreux, cophtes et les auteurs des inscriptions ou papyrus égyptiens aient voulu désigner la même terre ?

Il y a là bien des causes d'erreur, et s'il est vrai, comme le prétend l'auteur, que personne ne puisse nier les faits qu'il est arrivé à établir, à moins de vouloir contester que A soit A et B soit B, je demande quarante ans d'études spéciales avant de pouvoir le suivre sur son terrain et partager son opinion avec connaissance de cause.

M. Lecointre procède différemment ; il dédaigne les preuves indirectes et reconnaît avant tout deux autorités dont personne ne peut contester la valeur : la première est la Bible écrite par Moïse lui-même, le voyage raconté par le guide, par le grand chef de la caravane, qui vainquit les obstacles, consola

les douleurs, releva les courages, qui fut tout dans ce grand évènement; tandis qu'Enée n'eut qu'une part dont il exagère l'importance dans les évènements qu'il raconte à Didon: *Quorum pars magna fui.*

La seconde autorité, c'est ce livre immense, ouvert à tous, dont les pages sublimes sont faciles à déchiffrer, même pour l'ignorant, pourvu qu'il ait le sens droit, livre plus immuable qu'une pyramide et surtout plus véridique qu'un papyrus: la terre.

La trace des Hébreux est suivie par M. Lecointre avec la sagacité d'un Indien sur le sentier de la guerre. Rhamsès, au milieu de la terre de Gessen, n'est plus Tanis; c'est cette ville dont on a retrouvé les ruines à l'ouest d'Ismaïlia, sur le canal d'eau douce, et les autorités qu'il invoque à l'appui de cette affirmation sont aussi respectables qu'un antiquaire puisse le désirer. La Bible dans une main, le bâton du voyageur dans l'autre, il suit la route des Hébreux de Rhamsès à Socoth, de Socoth à Etham, située à la limite du désert de Sur:

Il ramène ensuite la troupe émigrante vers le sud-ouest, sur la rive Afrique des Lacs-Amers, la rive Asie manquant d'eau douce. Il fait camper tout son monde au pied du Gebel-Geneffé, entre le pic de Chebrewet et le prolongement de la mer Rouge, aujourd'hui le grand lac, dans la terre fertile et irriguée qui peut désaltérer le peuple et nourrir le bétail. D'autre part, il va chercher l'armée de Pharaon à Memphis et la conduit en ligne droite aux montagnes du Geneffé.

Jusqu'à présent, tout est exact, tout est conforme à la Bible, sauf, peut-être, l'évaluation de la troupe hébraïque à trois millions d'individus grands ou petits.

Aujourd'hui, on est familiarisé avec les grandes masses d'hommes que la guerre met en mouvement; on connaît les ressources des pays à parcourir ; on a les routes, les ponts, les chemins de fer. Malgré cela, je crois qu'aucun intendant militaire, fût-il prussien, ne voudrait se charger de fournir aux besoins de trois millions de personnes et d'un nombre incalculable d'animaux pendant un inter-

minable voyage ; à plus forte raison si ce voyage devait être effectué à travers le désert aride, sans herbe, sans eau douce.

Le tracé de M. Lecointre n'aurait qu'à suivre la direction première, logique, concordant avec les besoins de l'émigration et ses ressources. M. Lecointre, ingénieur distingué, a bien vu le gué de Kabret ; rien n'est plus simple que d'y faire passer la troupe hébraïque pendant la marée basse, et l'armée pharaonique au moment où la marée monte. Mais c'est un procédé trop naturel ! M. Lecointre, en même temps qu'habile ingénieur, est fervent catholique, il lui faut son miracle à toute force; l'absence de ce miracle porte un coup funeste aux croyances basées sur la religion révélée, et le savant observateur, voulant concilier la science et la foi, le raisonnement et la croyance, se laisse entraîner, oublie que le miracle est la négation de la prescience et de la volonté divines, qu'une perturbation capricieuse dans les lois immuables de la nature assimile la divinité à un personnage politique, une jolie femme, une girouette, ou à tout

autre objet mobile et versatile; il ne calcule pas qu'il y a à peine quinze kilomètres, qu'on peut aisément franchir en trois heures, de son tracé à travers le grand lac au seuil que les travaux de canalisation ont coupé.

Ce qu'il veut, c'est la muraille d'eau de dix mètres de hauteur, qui résiste aux lois de la pesanteur assez longtemps pour laisser passer trois millions de personnes avec leur bétail et leurs bagages et dégèle subitement pour submerger quelques chars de guerre.

Pour obtenir ce résultat si miraculeux, il accumule difficultés sur obstacles, Pélion sur Ossa, il fait d'abord arrêter les Hébreux à l'endroit le plus étroit et le plus insuffisant au développement du camp, il fait ensuite obliquer vers le nord l'armée de Pharaon qui n'avait, pour rencontrer les Hébreux et le gué, qu'à suivre une ligne directe.

Il force les chars de guerre, qui n'avaient qu'à continuer leur chemin dans un plaine unie, à se détourner pour aller gravir le pic le plus élevé du Gebel-Geneffé, le Chebrewet,

Or, est-il admissible que les chars de guerre, tels que nous les représentent les anciens monuments, tels que l'Hippodrome les offre encore aujourd'hui à l'admiration du bon peuple de Paris, fussent en état de franchir les passages, les défilés, les rochers abrupts d'une montagne où nulle trace de chemins n'a jamais été découverte. Ces carrioles à deux roues, sans avant-train, sans banquette, ne pouvaient, sans verser et se briser, affronter le moindre pli de terrain, et dans l'hypothèse de M. Lecointre, il leur fallait opérer une ascension dont se glorifierait un guide de Chamounix ou un isard des Pyrénées.

Il est vrai qu'à l'appui de cette ascension invraisemblable, il existe dans la *Vulgate* deux mots d'une valeur incontestable pour un chrétien convaincu : *levantes oculos*. Les Hébreux levèrent les yeux et virent les chars. Donc, les chars étaient sur un lieu élevé, puisqu'il fallait lever les yeux pour les apercevoir, et ce lieu était la montagne de Chebrewet, le pic le plus élevé du Geneffé qui correspond à la partie la plus profonde du grand lac. Le miracle en est d'autant plus frappant.

Mais le texte, en parlant des Hébreux campés, parle aussi de leurs marmites qui, plus tard, sonnèrent le creux, mais qui, pour le moment, étaient encore assez pleines. Des familles campées, comme campent les tribus nomades, portent plus volontiers les yeux à terre ou autour du feu que sur le paysage environnant.

Au milieu du désert le plus plat, le plus dépourvu de dunes et de tamarix, il est nécessaire de lever les yeux pour regarder à l'horizon, et M. Lecointre, n'eût-il fait d'autre voyage maritime que celui de La Seyne à Alexandrie, est trop familiarisé avec les lois de l'optique pour ne ne pas avoir remarqué que le navire isolé au milieu de cette prétendue immensité des mers tant vantée par les poètes, a l'air d'être au fond d'une cuvette à bords très élevés, et qu'il faut forcément lever les yeux pour apercevoir une voile à l'horizon. Ce mot : *levant les yeux* est donc sans portée; la route est tracée pour les Hébreux comme pour les chars de guerre qui les poursuivent. Le gué de Kabret, praticable en marée basse, se recouvre

en marée haute de deux mètres d'eau. Moïse le connaît, profite du moment favorable, y fait passer ses émigrants ; puis l'avant-garde de l'armée égyptienne s'y engage au mauvais moment, est renversée par la marée montante et y périt tout bonnement, comme cela, sans miracle. On objecte, il est vrai, que le gué connu de Moïse ne pouvait pas être ignoré par les Egyptiens. Peut-être en effet quelques-uns le connaissaient-ils ; mais c'étaient des pêcheurs ou des chameliers et non des conducteurs de chars. Même de nos jours, un escadron de cavalerie qui aperçoit l'ennemi fuyant au bout d'une plaine sans obstacles naturels, ne s'arrête pas pour demander conseil à un bouvier ou à un pêcheur à la ligne. A plus forte raison, des soldats habitués à conduire deux chevaux à grandes guides, à s'affranchir de tout alignement, à suivre leur impétuosité naturelle plutôt qu'un ordre qu'ils ne pourraient entendre à travers le bruit de ferraille, de graviers broyés, les henissements et les coups de fouets qui signalent de loin leur cohorte indisciplinée.

Du reste, je tiens peu au gué de Kabret, celui de Chalouf existait à cette époque, était aussi praticable et même plus commode, et si je désigne celui de Kabret c'est pour me rapprocher du texte biblique, qui d'ailleurs n'en est pas à quelques kilomètres près.

A l'issue des Lac-Amers, le Canal passe à travers un banc de rochers connu sous le nom de Rocher de Chalouf.

Il a fallu atteindre, comme dans tout le reste du Canal, une profondeur de huit mètres; mais là il n'y avait rien d'imprévu. Si le rocher du Sérapéum fut une surprise, celui de Chalouf fut, au contraire, étudié avec la plus scrupuleuse attention; tout fut calculé et précis, des sondages méthodiques déterminèrent l'étendue du rocher, sa nature, son épaisseur et sa direction.

C'était un banc de grès de formation récente; son épaisseur maximum était de trois mètres, il affleurait au plafond de la tranchée ouverte, dans les premiers temps, par les ouvriers fellahs. Il

plongeait du sud au nord, dans la direction même du tracé du Canal et disparaissait sous le plafond, à environ cent mètres de son point d'affleurement.

La masse totale des déblais à extraire représentait 25,000 mètres cubes de rocher recouverts par 120,000 mètres cubes de sable et d'argile, total 145,000 mètres.

Il était possible d'opérer comme au Sérapéum, c'est-à-dire de creuser une rigole dans le plafond de la tranchée déjà faite par les contingents égyptiens, de faire arriver l'eau douce dans deux dépressions naturelles, que traversait le tracé du Canal, d'introduire des dragues par l'embranchement du canal d'eau douce et de creuser par ce moyen la tranchée jusqu'en contre-bas du niveau de la mer Rouge.

Ce projet présentait un inconvénient; la plus grande de ces deux dépressions était hors de toute proportion avec la quantité de déblais à loger, elle eût absorbé une énorme quantité d'eau douce et fût devenue un lac qu'il eût fallu vider à un moment donné, non sans risques ni dépenses. On

préféra opérer à sec comme avaient fait primitivement les fellahs, en descendant ainsi le plafond jusqu'à trois mètres au-dessous du niveau de la mer Rouge, et ouvrir la tranchée depuis la plaine de Suez, jusqu'au point où le plafond du petit lac se trouve au niveau ci-dessus, en laissant à chaque extrémité, deux barrages pour isoler la tranchée de Chalouf : d'une part des Lacs-Amers, d'autre part de la mer Rouge.

On voit encore des voies inclinées, obliques par rapport à la direction du Canal, placées de distance en distance très régulièrement, et qui de loin ressemblent à des meurtrières pratiquées dans le rocher de Chalouf.

Ce sont les plans inclinés des terrassements à sec.

Ces travaux, dans toute la partie du terrain qui était à peu près au niveau de la mer, furent exécutés à bras et à la brouette; dans la partie la plus élevée, on employa les wagons.

Voici comment on procéda :

De chaque côté de la tranchée, on établit des

plans inclinés à deux voies ferrées s'élevant du fond de la tranchée au sommet des cavaliers préalablement formés à la brouette; au haut de chaque plan incliné un treuil à vapeur servait à monter les wagons.

En bas, les deux voies ferrées s'étendaient en cunette sur la largeur de la tranchée, puis à mesure que la cunette s'élargissait, de nouvelles voies s'ouvraient en éventail par des ripements successifs. En haut, sur les cavaliers, les voies ferrées se prolongeaient en continuant d'abord la direction des plans inclinés, puis quand les déblais versés par les wagons déchargeant en bout atteignaient une distance suffisante, la décharge se faisait de côté et les voies étaient ripées en éventail comme dans la partie basse.

Le treuil n'était utilisé que pour faire fonctionner les wagons sur le plan incliné.

En bas comme en haut, à la charge et à la décharge, ils étaient traînés par des mulets. Il eût été facile de faire opérer ces tractions par les treuils, au moyen de câbles et de poulies de

retour attachées aux traverses des voies, mais le temps pressait et cette installation ne pouvait pas s'improviser. Les mulets, plus dispendieux, étaient plus faciles à trouver. Ce n'est pas la première fois qu'on ait sacrifié la question de prix de revient à la nécessité de livrer le Canal au jour fixé pour l'inauguration.

Chacun des plans inclinés servis par des Arabes, qui sont des terrassiers assez médiocres, élevait près de 400 mètres cubes par jour ; avec des ouvriers mieux dressés, et surtout avec une température moins accablante, il eût été possible d'obtenir 500 mètres cubes par jour.

Les mineurs n'étaient pas indigènes, ils étaient presque tous Piémontais; cette race, qui fournit à la France presque tous ses mineurs, fumistes et plâtriers, est précieuse pour ces sortes de travaux; bon nombre d'entre eux avaient travaillé au Mont-Cenis, ils étaient actifs, habiles, bien dressés, et leur exemple fut très utile aux terrassiers indigènes.

Le canal d'eau douce étant plus élevé que la

tranchée de Chalouf, on eut à combattre des infiltrations assez abondantes. Une rigole fut creusée sur la rive Afrique du Canal et conduisit, dans le bassin du petit lac, l'eau qu'élevaient des pompes rotatives, donnant jusqu'à 120 mètres cubes par heure.

Plus tard, on fit entrer des dragues dans la tranchée, le canal fut creusé jusqu'à la profondeur voulue, les barrages établis aux deux extrémités de la tranchée de Chalouf furent ouverts, les eaux de la mer Rouge passèrent peu à peu dans le bassin du petit lac, mais avec un courant régulier qui ne pouvait pas nuire au travail du chantier de dragage. Une banquette peu importante, qui suffisait pour séparer complètement les deux lacs et qui s'élevait sur le seuil que j'ai désigné comme le passage des Hébreux, fut détruite en dernier lieu, et la mer Rouge put pénétrer dans le grand lac.

Au sud du rocher de Chalouf s'allonge la plaine de Suez, vaste étendue de sable unie sans accidents de terrain.

Désormais dans toute cette partie du Canal maritime on observe une différence entre la marée haute et la marée basse, bien plus sensible que dans tout le reste du parcours.

A une certaine heure, le flot vient baigner le pied même des garages et user la berge dont le sol peu résistant se laisse broder de dentelures irrégulières.

Plus tard, l'eau se retire laissant une plage vaseuse, parsemée de quelques pierres ou débris de coquillages, qui verdissent et se garnissent peu à peu de varechs, goëmons et autres herbes marines.

C'est la partie la plus laide du Canal, ce qui ne veut pas dire que le reste brille par le pittoresque et la variété.

A partir de l'entrée du petit lac, les garages ne sont plus désignés que par leur numéro et le nom du chef de gare. Je signalerai cependant celui du kilomètre 152, le plus près de Suez ; sa construction est assez élégante, mais surtout hygiénique

et confortable. Elle devrait servir de type pour tous les garages du Canal.

Depuis le kilomètre 95, tout les campements tirent l'eau du canal d'eau douce au moyen de rigoles à ciel ouvert, excepté en quelques points où des tuyaux de conduite traversent des lagunes d'eau salée. Grace à cette amélioration ces campements ne tarderont pas à être de véritables oasis.

Comme toute la partie de moyenne hauteur que nous avons précédemment étudiée, la plaine de Suez a été creusée pas les engins mécaniques, dragues à long couloir, élévateurs, etc.; mais il a été nécessaire d'attaquer par la mine quelques roches isolées et de faire exécuter à sec une partie des travaux. Je n'ai point à insister sur les procédés employés, je ferais subir à mon compagnon de voyage des descriptions sur lesquelles il doit être blasé, et la procession de brouettes, couffins, chameaux et baudets que je ferais passer sous ses yeux une fois de plus me nuirait dans son opinion; le titre de vieillard, autrefois si honoré —

il est vrai qu'il y a bien longtemps — ne me séduit en aucune façon, et l'épithète de rabâcheur, dont on ne manquerait pas de me gratifier, me ferait pousser des cheveux blancs.

Je dois cependant des égards au voyageur qui n'est pas un simple curieux, à celui qui veut bénéficier de son déplacement, emporter des croquis intéressants, des notes qui augmentent la somme de ses connaissances acquises, à celui enfin qui veut utiliser, au profit de son instruction, un voyage monotone que je n'ai pas le pouvoir d'égayer.

C'est à ce phénix des touristes que je réponds: Oui, Monsieur, les dragues immenses, dont vous avez plusieurs fois rencontré le spécimen, ont été fabriquées en France et *montées à Port-Saïd*. Il était en effet impossible d'établir, sur tous les points du Canal où elles étaient nécessaires, des ateliers de montage. Cette installation devenait ruineuse, on dût y renoncer; mais le remorquage d'une drague, aujourd'hui si facile, était alors une œuvre de Titans échappés de la tour de Babel!

Cet anachronisme seul peut donner une idée des difficultés de l'opération.

On parlait huit langues dans les chantiers de l'Isthme, et chaque langue se décomposait en un certain nombre d'idiômes ou patois qui se fondaient tant bien que mal dans un amalgame incohérent à faire mourir de désespoir Vaugelas, Burnouf et Ollendorff. Quelques centaines d'hommes, qui ne pouvaient se livrer aux entraînements de l'éloquence que dans la langue universelle, le geste, s'attelaient à de longues cordes; les uns tiraient en avant pour donner à la drague une impulsion lente et modérée; les autres s'opposaient au vent en hâlant à tribord ou babord, suivant le besoin. Le capitaine, perché sur sa drague, criait en provençal, maltais ou même français assaisonné de termes inconnus à l'Académie, des ordres qui n'étaient qu'un vain son pour les oreilles arabes, syriennes grecques, monténégrines, calabraises et autres. On finissait par s'entendre et j'ai remarqué que les jurements du capitaine L..., dont j'ai déjà parlé à propos du passage de l'*Aigle* au kilomètre 54,

avaient le privilége de faire marcher avec ensemble tout ce personnel hétéroclyte, beaucoup mieux que ne l'eut fait un orchestre dirigé par Pilodo.

Dans le lac maritime, l'habitude fut bientôt prise, mais il fallut plus tard faire entrer dans le canal d'eau douce ces énormes et lourdes masses, ce furent de nouvelles difficultés et d'abord il fallut curer le canal.

Cette opération avait bien son importance.

Le passage des dragues dans le Canal maritime présentait de grandes difficultés, mais leur voyage sur le canal d'eau douce était de nature à inspirer des inquiétudes très fondées.

La profondeur du canal d'eau douce est de 1 mètre 50 en moyenne, sa largeur au plafond est de 8 mètres. Les écluses ont 8 mètres 50 de largeur et 33 mètres de longueur. Il s'agissait de faire passer par ce canal et ces écluses, des dragues dont la longueur était de près de 33 mètres, la largeur d'un peu plus de 8 mètres, et le tirant d'eau de plus de 1 mètre. Ce tirant d'eau, augmentant encore par le fait de la densité moindre de l'eau douce.

On pouvait passer, mais bien juste, le moindre obstacle devait arrêter la marche des dragues et faire perdre un temps qui devenait plus précieux de jour en jour.

On commença par construire un gabarit qui égalait en dimensions le plus grand des engins à transporter, on l'engagea dans le canal. Partout où se rencontrait un obstacle, des escouades d'ouvriers le détruisaient, au besoin même avec la mine, et régularisaient le profil sur toute l'étendue à parcourir. Cette opération préparatoire terminée, et le passage étant reconnu parfaitement libre, les dragues et autres appareils purent arriver sans encombre jusqu'aux points choisis pour attaquer le travail.

Il sagissait dès lors de les conduire sur le tracé du Canal maritime, c'est-à-dire de les faire descendre du niveau de l'eau douce au niveau des eaux salées de la mer Rouge.

La plaine de Suez, plate comme la Beauce, se termine à l'ouest par une pente qui s'élève jusqu'au pied du Gebel-Geneffé. C'est sur cette pente

que le canal d'eau douce a été creusé, et toute ouverture pratiquée dans sa berge Asie devait donner lieu à une chute d'eau très rapide; mais au kilomètre 83 ce canal coupe un terre-plein naturel qui s'avance en saillie dans la plaine.

Deux bassins furent creusés à la suite l'un de l'autre dans cette espèce de promontoire. Le premier était de niveau avec le canal d'eau douce, le second était creusé jusqu'au niveau des eaux d'infiltration.

Les dragues et tout le matériel nécessaire furent introduits du premier bassin dans le second qui faisait l'office d'un sas d'écluse et l'approfondirent jusqu'à deux mètres en contrebas de la plaine. Cela fait, la communication entre les deux bassins fut fermée, on laissa échapper l'eau du second, les dragues descendirent à leur niveau définitif, la première se creusa un chenal en versant ses déblais sur le bord, les autres la suivirent; arrivées sur le tracé du Canal maritime, deux dragues à couloir de 25 mètres furent dirigées vers le nord, l'une faisant le chenal bordure de la rive Asie, l'autre

celui de la rive Afrique. Elles laissaient entre ces deux rigoles une langue de terre occupant tout le milieu du Canal maritime. Cette partie fut attaquée par les dragues à couloir de 70 mètres et la même manœuvre s'opéra dans la direction sud.

Tout ce travail fut exécuté sans qu'il y eût aucune communication avec la mer Rouge, en vue d'éviter les perturbations produites par le flux et le reflux. Plus tard, un barrage à vannes fut établi afin de faire arriver l'eau dans les petits lacs, mais on était toujours en mesure d'en régulariser le débit.

Nous en avons fini avec les travaux du Canal maritime, sauf quelques détails sur le matériel et le personnel ; il y aura peut-être quelqu'un de mes lecteurs que ces renseignements pourront intéresser.

L'entreprise Borrel-Lavalley fit fonctionner 18 petites dragues, 58 grandes dragues dont 20 à couloir de 70 mètres, 37 grands porteurs de déblais à vapeur pouvant tenir la mer, 42 gabares

à clapets de fond, 30 gabares à vapeur à clapets latéraux, contenance 75 mètres cubes, 18 élévateurs avec leurs 90 chalands flotteurs et leurs 700 caisses, 20 grues à vapeur, 10 chalands-citernes à vapeur, 5 chalands-transports à vapeur, 150 bateaux en fer pour le transport des charbons et autres approvisionnements, 15 canots à vapeur de différentes grandeurs, 30 locomobiles employées à des travaux divers.

Tous ces grands appareils étaient desservis par un nombre incalculable d'embarcations, dont l'entretien nécessitait les grands ateliers de Port-Saïd et dix ateliers de réparation dans les sections.

L'ensemble des machines à vapeur faisait un total de 10,000 chevaux vapeur. Le rendement annuel moyen de chacune des 38 grandes dragues, desservies par des bateaux-porteurs et les élévateurs, dont j'ai donné tant bien que mal la description, peut être évaluée à 300,000 mètres cubes; celui de 20 grandes dragues à long couloir à 350 mille mètres cubes, ce qui donne un produit annuel total d'environ 18 MILLIONS DE MÈTRES CUBES,

sans compter le travail de 18 petites dragues et les terrassements exécutés aux wagons et à la brouette.

Voilà pour l'entréprise Borrel-Lavalley.

Ajoutons-y les excavateurs et les locomobiles que nous avons vus fonctionner au seuil d'El-Guisr (10 locomotives, 10 excavateurs, plus de 1,000 wagons); n'oublions pas le travail manuel et primitif des contingents égyptiens, et cherchons s'il est possible de trouver dans l'histoire moderne un mouvement de bras, de forces mécaniques et de capitaux équivalant à celui qu'a nécessité le percement de l'isthme de Suez.

Il y en a, c'est vrai, de ces grands mouvements qui entraînent la ruine de deux pays florissants, détruisent les forces vives du vainqueur comme du vaincu, rapetissent la taille des hommes en tuant dans leur jeunesse et leur verdeur les reproducteurs de la plus belle venue, épuisent le sol en le privant de ses plus actifs travailleurs, éteignent la science, l'industrie, en emportant les intelligences ouvertes, les imaginations ardentes

sur ce chemin de la mort où le sang, versé avec tant d'abondance, fait pousser de si maigres galons, de si rares épaulettes, de la graine d'épinard trop clairsemée et ce fameux bâton que chaque conscrit laisse moisir dans sa giberne, en attendant l'occasion de l'offrir à sa promise.

La guerre, tellement naturelle parmi les bêtes qu'elle devrait être incomprise parmi les hommes, s'ils pouvaient justifier leurs absurdes prétentions à la priorité animale ; la guerre, contre laquelle l'homme de bon sens crie sans cesse, tout en s'y préparant sans haine ni frayeur, est la plus grande cause de dépense pour le riche qui y perd son argent, pour le pauvre qui y perd son sang, pour le potentat qui y perd son bonheur intime et met un collier de force entre la tête et les épaules de ses descendants ; la guerre, qui détruit en un jour ce que la paix et la prospérité mettent des siècles à édifier, a seule, depuis plus de 3,000 ans, accumulé la puissance humaine sur un seul point, avec autant d'ardeur et d'ensemble que l'œuvre pacifique du Canal.

Je regrette sincèrement de n'avoir jamais su le nom de l'homme de bien et d'intelligence qui désigna les ateliers et bassins de Port-Saïd sous le nom d'arsenaux de la paix. Il était dans le vrai, il prévoyait l'avenir, il montrait du doigt, peut-être sans le vouloir, le grand chemin de l'humanité.

Il y eut autrefois les jardins et les murs de Babylone dont il reste peu, les pyramides dont il reste un peu plus, les grands temples de l'Inde et de la Chine dont l'homme, encore aujourd'hui, n'approche qu'à genoux. L'esclavage les éleva, la superstition les respecta, la science les encadra ou les *embibliothéqua*. Ils coûtèrent plus que le Canal de Suez, mais ils furent inutiles ou nuisibles.

La civilisation romaine seule comprit l'association légitime, raisonnable et productive des grandes conquêtes et des grandes améliorations, des grands coups d'épée et des grands coups de pioche ; le sang versé lui procura de l'or, et l'or lui donna partout le grand élément de richesse : l'eau ; la fécondité et la mobilité, le produit et le transport.

ANCIEN CANAL

Nous venons de parcourir tout le Canal maritime, œuvre moderne entreprise avec les immenses ressources de l'industrie actuelle, avec l'aide de l'association toute-puissante des capitaux et sous la pression des besoins constamment croissants de l'humanité, en Orient comme en Occident, besoins qui ne se bornent plus à

Rapporter de Goa le poivre et le gingembre,

mais qui embrassent toutes les plus hautes questions d'échange dans l'ordre intellectuel, aussi bien que dans l'ordre physique.

En parcourant ce nouveau passage, dont les vastes proportions se prêtent au puissant développement de la marine contemporaine, nous avons, en plusieurs endroits, côtoyé le canal des Pharaons, dont les vestiges accusent, après des milliers d'années, les hautes intentions et les immenses efforts des civilisations qui précédèrent la nôtre.

Il faut souvent bien peu de chose, un hasard, une idée sans portée ni consistance, l'observation d'un petit fait, souvent même une heure de tranquille digestion, d'heureux *far niente*, pour conduire à quelque petite découverte dont les résultats sont incalculables. Exemple : l'antiquité connaissait les chars, c'est-à-dire la roue, l'essieu, le brancard, la ridelle, assemblés d'une certaine façon ; elle les avait employés aux travaux pacifiques comme aux luttes héroïques. L'appareil qui traîna Hector autour des murs de Troie servait à rentrer les récoltes d'Ulysse, et les chars de guerre des Pharaons, légèrement modifiés, portaient la paille aux Hébreux qui construisaient

Rhamsès et Pithom. Il faut arriver jusqu'à Pascal pour trouver un nouvel assemblage des mêmes éléments, roue, essieu, brancards, ridelles, et en faire la brouette, petit instrument sans prétention, qui a rendu plus de services à l'humanité que les *Lettres provinciales*. Le canal des Pharaons ne réunit jamais la Méditerranée à la mer Rouge par une simple raison, on ne connaissait pas les écluses; sans cela l'œuvre de M. de Lesseps serait l'œuvre de Nécos (Néchao), et les navires feraient, depuis 2,500 ans environ, le tour du monde sans doubler le cap de Bonne-Espérance.

Nous avons rencontré l'ancien canal à partir des bords du lac Timsah jusqu'à la rade de Suez. De Bir-Abou-Ballah à Toussoum il décrit une courbe très prononcée, sur un parcours de dix kilomètres. A Toussoum, il se perd un moment pour reparaître au seuil du Sérapéum, entre le Canal maritime et le canal d'eau douce, disparaît dans le grand bassin des Lacs-Amers, se montre de nouveau à Chalouf et se prolonge jusqu'à la Quarantaine, suivant toujours l'espace compris

entre les deux canaux établis par la Compagnie Universelle.

Jetons un coup d'œil rétrospectif sur cette tentative de réunion des deux mers, constamment avortée, malgré la volonté et même le génie des grands conquérants et administrateurs égyptiens, persans, grecs, romains et arabes.

600 ans avant notre ère, Nécos succédait à Psammouthis qui, pendant un long règne, s'était attaché à développer les ressources commerciales et maritimes de l'Égypte. Le fils, digne du père, continua ce même système d'agrandissement pacifique; il voulut connaître, dans toute leur étendue, la terre qu'il foulait et les mers qui l'entouraient. Ce fut lui qui lança, sous la conduite de marins phéniciens, cette flotille qui fit le tour de l'Afrique, de Suez, qui n'existait guère, à Port-Saïd, qui n'existait pas, en passant par le détroit de Bab-el-Mandeb, longeant la côte de Zanzibar, parcourant le canal Mozambique, doublant le cap de Bonne-Espérance — sans y rencontrer le géant Adamastor qui fit, au dire de Camoëns, si grand

peur aux équipages portugais et à Vasco de Gama lui-même, — remontant vers le nord, en suivant la côte occidentale de l'Afrique jusqu'aux Colonnes d'Hercule (détroit de Gibraltar), et revint par la Méditerranée, après trois ans de navigation dont les péripéties offriraient le plus vif intérêt si les livres de bord eussent survécu à l'expédition.

La forme triangulaire de l'Afrique étant désormais connue, un canal à travers l'isthme ouvrait un monde nouveau aux Égyptiens, qui ambitionnaient alors ce qui ne tardera pas à leur advenir après tant de siècles : l'entrepôt de toutes marchandises entre les deux moitiés de l'ancien continent.

Nécos prit pour point de départ Bubastis, ville très peuplée, sise sur cette branche tanitique du Nil si importante alors et aujourd'hui à peu près perdue. Il fit creuser, en utilisant les canaux d'irrigation déjà existants, une voie assez large pour laisser passer deux navires à trois rangs de rames, qui ne ressemblaient, ni par leur forme ni par les dimensions, aux steamers d'aujourd'hui.

Comme largeur et profondeur, cette nouvelle route ouverte à la navigation devait ressembler au canal Ismaïlieh. Les bateaux partis de Péluse pouvaient remonter la branche pélusiaque du Nil, entrer dans le nouveau canal et arriver jusqu'à Héroopolis, sise au fond du golfe formé alors par la mer Rouge, à l'emplacement où se trouve le seuil du Sérapéum. Là se présentait une difficulté qu'on regardait comme infranchissable. On a cru jusqu'à nos jours que le niveau de la mer Rouge était plus élevé que celui de la Méditerranée. Cette erreur s'est maintenue même après que les lois de l'hydrostatique ont été rendues familières à tout le monde, et que l'équilibre des liquides dans les vases communiquants est devenu un fait avéré. On craignait donc que la mer Rouge ne fît tout à coup irruption en Égypte, ne noyât une immense étendue de plaines et ne rendît imbuvables les eaux du Nil dans tout le Delta.

Cette crainte peu fondée, jointe au défaut d'écluses, empêcha le canal de Nécos de se jeter directement dans les Lacs-Amers. On laissa auprès

d'Héroopolis un barrage naturel qui nécessita le transbordement des marchandises venant du canal à la mer, et *vice-versâ*. Mais, malgré cet inconvénient, le transport par le canal de Nécos était de tout point préférable au transport par la voie de terre.

Il paraît difficile que, comme le prétend Hérodote, ce travail ait coûté la vie à cent vingt mille hommes ; mais, d'une part, on revient singulièrement de nos jours sur le compte d'Hérodote, comme on est revenu sur le compte de Levaillant. Le vieil historien, si souvent taxé d'exagération et même de mensonge, serait heureux, s'il revenait sur terre, de voir la science et l'observation modernes confirmer ses assertions les plus incroyables et étayer ses opinions les plus risquées.

D'autre part, la vie des hommes, en ce temps d'absolutisme, était une considération d'un intérêt minime, et la moindre des pyramides coûta autant d'existences humaines que les grandes guerres de nos jours.

Quoi qu'il en soit, le canal ne fut pas prolongé jusqu'à la mer Rouge.

Environ 130 ans plus tard, Darius, fils d'Hystaspe, rendit navigable la partie du golfe comprise entre le bassin des Lacs-Amers et la rade de Suez. Sur une étendue de vingt kilomètres, le sol qui s'est exhaussé de manière à séparer complètement la mer Rouge des Lacs-Amers avait déjà subi une certaine élévation, qui ne permettait pas le passage des navires, quoique leur tirant d'eau n'atteignît pas trois mètres.

Tous les autres travaux, accomplis depuis, par Ptolémée Philadelphe, l'empereur Adrien et le kalife Amrou, ne sont que des creusages partiels de l'ancien tracé, et la communication entre les deux mers n'a été réellement établie qu'en 1869.

SUEZ

La ville de Suez se divise en deux parties très distinctes : l'ancienne et la nouvelle, c'est-à-dire ce qui existait avant le percement de l'isthme et ce qui a été créé depuis.

L'ancienne ville est arabe dans toute l'acception du mot, mais se ressent néanmoins du passage des Européens. Cette infime bourgade avait bien autrefois sa raison d'être, mais ne paraissait appelée à aucun développement.

Il existait dans la mer Rouge un petit nombre de navires caboteurs, à tournure moyen-âge, avec l'avant et l'arrière très élevés, disposition qui avait

fait donner le nom de château à ces deux parties du navire. Sur les navires de guerre, les bombardiers se tenaient dans les châteaux, d'où leur vient le nom de châteaux-gaillards, c'est-à-dire guerriers, de *galéa*, casque, *galéarius*, soldat coiffé d'un casque.

Les navires n'ont plus de pareilles constructions ; mais le mot gaillard est resté et s'applique encore à l'avant et à l'arrière.

Les petits navires caboteurs de la mer Rouge présentent encore aujourd'hui cette disposition surannée ; ils entretenaient entre la côte d'Arabie et l'Égypte un commerce assez restreint, dont le développement était entravé par la difficulté de naviguer dans cette mer et l'absence d'eau douce dans la ville de Suez. La petite population de trafiquants qui s'était groupée sur cette terre perdue, sans autre motif que le lucre, se résignait à toutes les privations. L'eau douce était apportée, à dos de chameaux, des sources de Moïse ; elle était à peine potable et s'échauffait pendant quatre heures de marche à travers le désert.

Les premiers Européens que leur mauvais destin égara sur cette côte inhospitalière, souffrirent cruellement de la privation d'eau. A peine en avaient-ils assez pour boire sous ce ciel incandescent. Quant aux ablutions quotidiennes, il ne fallait pas y songer; cette volupté ne s'obtenait même pas à prix d'or. Ces premiers Européens furent des Anglais, le peuple de la terre qui se lave le plus. Ils appartenaient à la Compagnie Péninsulaire et Orientale, qui correspondait avec le chemin de fer d'Alexandrie à Suez, pour le transport de la malle anglaise des Indes. — Qu'on juge de leurs cris, de leurs plaintes, si l'on considère qu'à certaines époques de l'année, la guerbe (peau de bouc dans laquelle les Arabes transportent l'eau, contenant environ cinquante litres) se vendait jusqu'à huit francs, et que cette eau, chargée de matières organiques se décomposant rapidement, devenait impropre à la toilette comme à la boisson.

Le Gouvernement Egyptien comprit que Suez n'étant pas habitable, il fallait aviser rapidement aux moyens d'y rendre la vie possible. On établit

une voie ferrée entre Le Caire et la mer Rouge. Cette nouvelle voie servait à deux fins : elle transportait les voyageurs et les marchandises, mais surtout l'eau douce nécessaire à la consommation de la ville. Cette eau arrivait dans des wagons-citernes dont la partie supérieure pouvait porter des colis. Le système était ingénieux. Malgré tout, cette mesure resta insuffisante, et l'eau continua de coûter aussi cher que le bon vin, jusqu'au jour où le canal d'eau douce creusé par la Compagnie Universelle vint apporter en abondance cet élément si nécessaire à la vie.

Vous, qui me lisez, trouvez peut-être que le mot *eau douce* revient bien souvent sous ma plume : à Port-Saïd, à Ismaïlia, à Suez, dans les campements, je ne parle que de cela. Je souhaite que votre bon génie vous préserve de la soif et que vous ne soyez jamais exposé à considérer quelques gouttes d'un liquide sale et bourbeux comme une délectation inespérée.

Au commencement de l'année 1864, le canal d'eau douce de la Compagnie Universelle arriva

jusqu'à Suez, au grand ébahissement des habitants arabes, qui n'avaient accordé à ce projet qu'une confiance très limitée, et, par une coïncidence qu'on n'a pas le droit de qualifier d'imprévue, l'écluse de ce nouveau canal occupait le point précis où celui des Pharaons se déversait autrefois dans la mer Rouge.

A partir de ce jour, les conditions vitales de Suez se trouvèrent changées; le petit bourg arabe devint très vite un ville de 20,000 âmes, semi-arabe, semi-européenne. Les travaux du Canal maritime y firent affluer les ouvriers, les commerçants et toutes les variétés d'industries, plus ou moins morales, qui poussent avec tant de vigueur dans les centres de population improvisés, pour disparaître quand les mœurs et les habitudes se régularisent.

Il reste quelque chose de ce grand et rapide mouvement. Les cafés-concerts et autres, la roulette et quelques établissements analogues sont aujourd'hui à peu près déserts. La foule qui encombrait l'Hôtel Anglais s'est considérablement

éclaircie, mais le commerce n'a pas faibli. Suez est un entrepôt pour les marchandises de la Perse, de l'Arabie, de l'Inde et de la Chine. Sa prospérité factice et essentiellement provisoire fait place à une prospérité solidement fondée. Il n'en était pas ainsi il y a peu de temps; mais en Egypte il faut s'attendre à tout. Ce qui était vrai à une époque déterminée cesse de l'être l'année suivante.

Il est difficile en Europe de se rendre compte de l'activité fiévreuse qui règne en Egypte, qui s'exaspère ou se calme par moments, mais marche constamment vers son but, sans hésitation, sans regards en arrière et, pour me servir d'une expression juste, quoique triviale, ne recule que pour mieux sauter.

Les résidants européens, qui suivent avec sollicitude cette marche si délibérée et si entravée, savent bien qu'ici, encore plus qu'ailleurs, le progrès ne s'accomplit pas sans lutte, et rendent justice aux lutteurs, même quand leur triomphe est retardé.

Il était nécessaire, après avoir conduit l'eau

douce à Suez, de la distribuer dans la ville. L'usine Lasseron fut établie dans des proportions grandioses ; ses immenses réservoirs alimentent Suez avec surabondance. Il suffit de tourner un robinet pour inonder un grand espace de terrain ; les beaux jardins se multiplient dans cette ville où la verdure manquait encore plus qu'à Port-Saïd, où au moins il y avait quelques plantes à soude.

Le chemin de fer créé dans le principe pour le transport de l'eau devenait inutile. Il a été avantageusement remplacé par une voie nouvelle, qui se dirige, par Ismaïlia, sur Alexandrie et se relie à la ligne du Caire.

La gare de Suez est située à l'extrémité nord-ouest de la ville, non loin de l'établissement des eaux et du magnifique hôpital construit par le Gouvernement anglais pour les malades ou convalescents des troupes de l'Inde.

La colonie française de Suez a de son côté fondé un hôpital civil parfaitement tenu et qui rend de grands services.

Un peu avant d'arriver à la gare, une voie ferrée,

spécialement destinée à la Malle de l'Inde, se dirige vers le sud-ouest, parcourt une étendue de 5 kilomètres environ et va aboutir au nouveau port de Suez, à l'extrémité d'un terre-plein qui sépare le bassin de l'Arsenal du bassin du Commerce. Les voyageurs et les marchandises à destination de l'Inde peuvent donc passer directement du wagon sur le navire sans autre transbordement.

Pour comprendre l'avantage de cette disposition, il faut jeter un coup d'œil sur les nouveaux travaux exécutés par le Gouvernement Egyptien.

La ville de Suez n'est pas située sur le littoral de la mer Rouge, mais bien sur la rive du chenal, large de cent à deux cent cinquante mètres, long de sept à huit kilomètres, qui serpente à travers une grande surface de terrains bas inondés à la marée haute. Le Canal maritime rejoint ce chenal à son point de départ du fond du golfe, formant avec lui un angle de trente degrés environ. C'est au point de jonction du canal naturel avec le canal artificiel que la Compagnie de l'Isthme établit ses bureaux; il devenait indispensable que tout le mouvement

maritime de Suez fût porté sur ce même point si favorable à la grande navigation.

Le Gouvernement Egyptien n'hésita pas; la maison Dussaud, si connue par ses vastes entreprises, fut chargée de l'exécution des ports, quais et bassins, dont la grandeur, la solidité et la magnificence ne laissent rien à désirer.

Nous avons vu que la voie ferrée de la Malle des Indes vient aboutir à l'extrémité d'un terre-plein qui sépare deux bassins. Ce terre-plein est long de six cents mètres sur cent mètres de largeur.

L'ensemble des bassins, mis parfaitement à l'abri par une jetée, présente une superficie carrée de sept à huit cents mètres de côté environ, c'est-à-dire, y compris le terre-plein intermédiaire, une étendue de soixante hectares.

Au fond du bassin dit de l'Arsenal, le plus près du Canal maritime, on a construit à grands frais un magnifique bassin de radoub, capable de contenir un navire du plus fort tonnage.

Aussitôt que le navire est entré dans le bassin, on ferme les écluses; une pompe à feu d'une

grande puissance est mise en activité ; le bassin est vidé et n'a plus aucune communication avec le port. Le navire se trouve déposé tout doucement sur une cale, et maintenu dans une position convenable, au moyen de fortes poutres. L'espace compris entre les flancs du navire et les parois du bassin est suffisant pour permettre tous les travaux de réparation, fussent-ils exécutés par des centaines d'ouvriers.

Décidément, l'avenir de Suez inspire une grande confiance, car tout, même les constructions indigènes, y porte un cachet spécial de solidité et de grandeur.

Au sud-est des nouveaux ports s'étend le terre-plein de la Compagnie de l'Isthme. Sur un quai d'un kilomètre de longueur, sont bâtis la résidence administrative, les bureaux et les logements des employés; tout cela n'a rien de luxueux et ressemble plus aux constructions de Port-Saïd qu'à celles d'Ismaïlia. Leur éloignement de la ville fait qu'ils ont encore l'aspect des anciens campements.

En face de la résidence administrative, dans un

square, dont les arbres commencent à donner de l'ombre et de la fraîcheur, s'élève le buste du lieutenant Waghorn. Le piédestal, de proportions monumentales, porte, sur une de ses faces, un bas-relief allégorique, et sur la face opposée, l'inscription suivante : « La Compagnie Universelle du « Canal maritime de Suez a élevé ce monument au « lieutenant Waghorn, né à Chatam en 1810, « mort à Londres en 1849, dont le dévouement, la « persévérance et l'énergie ont ouvert la route de « terre à travers l'Egypte pour établir la commu- « nication postale entre l'Occident et l'Orient. »

Du balcon de la résidence administrative, au moyen d'une longue-vue, on aperçoit tant bien que mal l'oasis des Sources de Moïse, dont j'ai dit quelques mots, mais dont je ne donnerai pas ici la description, ce lieu célèbre étant trop éloigné de mon itinéraire.

Au nord du quai Waghorn s'ouvre la darse ou bassin du matériel flottant de la Compagnie dont l'entrée est marquée par un feu de direction blanc. A l'extrémité sud du quai existe un feu vert.

Enfin, au bout d'un brise-lames de 90 mètres sur la rive Asie, l'entrée du Canal maritime est marquée par un feu rouge.

C'est ici, bienveillant et patient compagnon de route, que j'ai le regret de vous quitter en vous souhaitant un heureux voyage.

FIN.

SOURCES DE MOISE

Du terre-plein de Suez on aperçoit confusément l'oasis des sources de Moïse. Ce lieu célèbre ne fait pas partie du Canal maritime, mais il fait partie de l'Isthme de Suez ; il est mentionné sur toutes les cartes de cette région, anciennes ou modernes. Il est forcément désigné sur la mienne comme point de jonction des divers itinéraires suivis par la caravane de Moïse, au gré des historiens juifs, chrétiens ou musulmans. Il a droit, comme Péluse et Tennis, à la curiosité un peu banale des touristes.

Il est, de par les livres saints, soumis depuis

plusieurs dizaines de siècles aux discussions subtiles des érudits, aux controverses acrimonieuses des pieux personnages engraissés aux dépens de la crédulité des peuples et habitués à renouveler leur puissance digestive par des querelles de boutique, comme s'ils se nommaient Veuillot ou Villemessant. Enfin, depuis quelques années, il est popularisé presque autant que le Sultan de Zanzibar. En conscience, il ne m'est pas permis de manifester pour cette fontaine biblique une dédaigneuse indifférence.

« Les Hébreux vinrent ensuite à Elim, où « étaient douze sources et soixante-dix palmiers, « et ils établirent leur camp près des sources. » (Exode, chap. V, verset 27).

C'est cet ancien campement qu'on va visiter. C'est dans ce lieu de repos et de béatitude que trois millions d'Hébreux de tout âge et de tout sexe trouvèrent l'eau et l'ombre, le vivre et le couvert, tant pour eux que pour leurs bêtes de somme, et retrempèrent leurs forces pour un voyage de quarante ans à travers le désert.

Les miracles de Rimini, de Saint-Saturnin-les-Apt, de Lourdes et autres lieux de réputation récente ont éclipsé le miracle d'Elim, comme Marie Alacoque a éclipsé Moïse ; mais, pour un esprit non prévenu, il y a bien quelque mérite à abriter trois millions de voyageurs sous soixante-dix palmiers, en admettant que les buffles, chameaux et baudets fussent exposés au grand soleil ; de même que désaltérer tant de mammifères bimanes ou quadrupèdes avec les minces filets d'eau qui entretiennent cette petite oasis, n'est pas un prodige à dédaigner — on n'en fait plus de pareils.

Ce souvenir sacro-saint est le seul attrait que présentent les sources d'Elim, jusqu'au jour où les Juifs, puissants par la finance, lanceront dans le commerce ces eaux merveilleuses, dont la Sallette, trop vieillie, ne pourra pas soutenir la concurrence.

On peut aller à Aïn-Moussa (*source de Moïse*) par la voie de mer ou la voie de terre ; la dernière est préférable. On doit, quel que soit le choix, prendre certaines précautions.

Les pèlerinages à la mode s'accomplissent à peu de frais, par l'entremise de compagnies et d'agences qui ont tout prévu. Les anciens pèlerins de Jérusalem ou Saint-Jacques de Compostelle avaient le droit de compter sur la piété des populations dont ils traversaient si péniblement le territoire ; l'hospitalité au nom de Dieu ou du saint en faveur était largement exercée. Malgré cela, le pèlerin prudent ne faisait pas un pas sans sa gourde traditionnelle. J'aime à croire que les pèlerins de bonne foi ne l'emplissaient que d'eau douce ; quant à ceux dont la race s'est perpétuée jusqu'à nos jours et tend à se multiplier, pèlerins par procuration, chargés des adresses au ciel, *agnus* et numéraire d'un troupeau de fidèles, ils savaient bien que l'eau douce ne leur manquerait pas ; qu'ils en auraient même au-delà de leurs besoins, comme le témoigne cette complainte, aussi naïve que richement rimée :

Quand nous fûmes dedans les landes,
. . . .
Nous avions l'eau jusqu'à mi-jambes,
Pour prier Dieu !

Leur gourde s'emplissait successivement des bons vins d'Anjou, de Gascogne, d'Oviedo, de Val-de-Pegnas jusqu'à Santiago, ou des délicats produits récoltés dans la Bourgogne, l'Italie, la Sicile, la Grèce, Chypre, jusqu'en Palestine.

J'ai connu dans ma jeunesse les derniers coquillards de Compostelle ; ils aimaient peu la tisane et appréciaient les dons de Noé avec autant de ferveur que le père cellerier d'un couvent de bernardins.

Le voyageur qui va aux Sources de Moïse ne doit compter que sur soi ; rien ne le favorise, tout lui est hostile. Il doit s'entourer de précautions d'autant plus grandes, que le Prophète qui illustra ce lieu est aujourd'hui plus discrédité.

Il y a eu à diverses reprises, sous les dattiers bibliques d'Elim, quelques restaurateurs, empoisonneurs non patentés, qui faisaient payer au poids de l'or, à leurs rares visiteurs, le biscuit de mer, les œufs et les quelques légumes verts qui formaient le fonds de leur cuisine aléatoire. Il n'y en a pas aujourd'hui, il y en aura peut-être un

demain ; on peut, en tout cas, s'attendre à payer une salade ou une omelette de mauvais aloi aussi cher que le potage à la *camerani* qui revenait à trois pistoles l'assiettée, ou les œufs du comte des Cars, qui coûtaient un louis (24 fr.) la pièce. Qu'on se tienne donc pour averti, et qu'on s'approvisionne sérieusement ; à moins qu'on ne veuille offrir, comme sacrifice propitiatoire au Seigneur, un ou plusieurs jours d'abstinence. .

Une autre précaution, non moins utile, est de laisser à Suez tout être appartenant à ce sexe aimable auquel nous devons nos mères et, par compensation, nos belles-mères.

La plus énergique amazone ne pourrait affronter les péripéties désagréables de ce voyage de quelques heures sans un débordement continu de jérémiades et d'invectives à l'adresse du malencontreux organisateur de cette prétendue partie de plaisir.

Le voyage par mer, fût-il accompli sur le plus fin navire à vapeur de la marine européenne ou américaine, n'en serait pas moins soumis aux caprices du vent, de la marée et du ressac. En gé-

néral, on n'a à sa disposition qu'une de ces barques non pontées qui servent au cabotage de la mer Rouge ; le raïs est quelquefois un bon pilote, connaissant parfaitement la rade de Suez; quelquefois c'est un ignorant prétentieux, quelquefois un fripon, toujours un paresseux, abusant contre les vents, les flots ou ses passagers de la force d'inertie, l'arme la plus terrible que possèdent les Arabes. La traversée trop lente est sans intérêt. On peut être surpris par le calme, ou par une saute-de-vent, ou même par une tempête, que rendent fort dangereuse les nombreux rochers qui constellent la rade dans cette direction.

Le chant monotone des raïs ne suffit pas pour rendre tolérables les heures d'ennui ; on n'a pas même la ressource de la pêche à la ligne, malgré la grande abondance de poissons curieux qui peuplent la rade de Suez.

Le très savant et très illustre Ehremberg a prétendu que les Hébreux s'étaient nourris dans le désert d'une espèce de poisson volant qui existe dans la mer Rouge, et que les Septante, qui tra-

duisirent la Bible en grec, commirent une grossière erreur en appelant ce poisson une caille. Le non moins illustre, et le non moins savant M. Valenciennes adopte cette opinion, ou du moins la rapporte sans aucun commentaire. Inclinons-nous devant ces grands noms, mais constatons en passant :

1° Qu'un professeur du Jardin-des-Plantes peut à la rigueur prendre un poisson pour un oiseau et réciproquement ; mais que soixante-dix traducteurs travaillant ensemble et collationnant soigneusement leur œuvre ne pouvaient dans aucun cas, commettre cette erreur collective;

2° Que les poissons volants n'abondent nullement dans la rade de Suez, ni dans le reste de la mer Rouge ;

3° Que la route d'Elim au Sinaï ne côtoie pas la mer, et que les poissons volants n'habitent pas de préférence les sables torréfiés du désert arabique ;

4° Que cent mille chasseurs ont bénéficié depuis quinze ans des tourbillons de cailles qui couvrent

le désert chaque automne, et que, du temps de Moïse, l'Europe, peuplée de quelques tribus sauvages, ne faisait pas à ces succulents volatiles la guerre acharnée qui les détruit peu à peu. Ils étaient, par conséquent, infiniment plus nombreux.

Il est vrai que les savants ont beau jeu ; car les cent mille chasseurs dont je parle, et dont j'ai l'honneur de faire partie, n'ont pas de prétentions académiques et se bornent à savourer leur gibier, en laissant à Ehremberg et M. Valenciennes le droit de le baptiser poisson volant.

On attérit à plusieurs kilomètres de l'oasis ; mais, malgré le faible tirant d'eau de la barque, il faut, pour atteindre la terre ferme, entrer dans l'eau et se hasarder à travers des madrépores et des coquillages plus tranchants que les rasoirs du tonneau de Régulus, ou se confier aux épaules d'un batelier qui, sous l'impression douloureuse d'une coupure à la jambe, peut éprouver un moment de faiblesse et vous laisser cheoir.

Il y a environ trois cents ans, Jean Dodin, receveur du Coudray, ne pouvant passer au gué de

Vède, parce que les gents d'armes avaient rompu les planches, s'adressa à frère Adam Couscoil, cordelier observantin de Mirebeau, et lui offrit bonne récompense s'il consentait à le porter sur ses épaules jusqu'à l'autre rive. Le moine y consentit très-bien et l'emportait comme un beau petit saint Cristophe; mais, arrivé au plus profond du gué, il s'informa si Dodin n'avait pas d'argent sur lui.

— Sois tranquille, dit le receveur, j'en ai pleine gibecière ; tu auras ta récompense.

— Comment, dit frère Couscoil, ne sais-tu pas que notre règle nous défend de porter de l'argent? Tu es cause que j'ai péché, incontinent tu en seras puni! et soudain il le jeta en pleine eau, la tête au fond.

Le voyageur qui annonce au porteur arabe qu'il possède pleine gibecière d'argent sera transporté jusqu'à la terre ferme sans mouiller ses bottines, dût sa monture avoir les jambes tailladées par les coquillages.

Quand on arrive à terre, il reste encore une

corvée avant d'atteindre l'oasis, une heure de marche dans le sable chauffé à cinquante degrés. Enfin, on a la perspective de se rembarquer quand le vent et la marée voudront bien le permettre.

La voie de terre est un peu plus sûre à certains égards que la voie de mer, mais n'est pas plus agréable. Comme le khamsin ne souffle jamais la nuit, on est, en partant à une heure du matin, parfaitement à l'abri des effroyables tempêtes du désert. Quant aux Bédouins du voisinage, ils se battent volontiers de tribu à tribu; ils peuvent même détrousser les voyageurs qui se rendent au Sinaï; mais jamais ils n'ont poussé l'audace jusqu'à attaquer les habitants de l'oasis d'Aïn-Moussa, ni les touristes qui la visitent.

Après l'achat des provisions, ou même avant, il faut songer à se procurer une barque. Une barque! pourquoi faire, puisqu'on prend la voie de terre? — Pour aller de Suez à la rive Asie du Canal maritime. C'est au moins une heure de navigation sur la lagune et le Canal.

Cette barque transporte les voyageurs, leurs

guides, leurs baudets et leurs bagages ou provisions; ces colis seront chargés sur un des nombreux chameaux qu'on trouvera sur l'autre rive.

Il ne faut pas oublier une précaution indispensable, c'est de faire marché avec les âniers et les bateliers devant leur cheiks respectifs. Il arrive fréquemment, malgré cette garantie, qu'à l'arrivée, les uns ou les autres demandent le double du prix convenu; des prières, des humbles supplications, ils passent aux cris, aux injures, à la menace.

Il faut faire acte d'énergie pour s'en débarrasser. Du reste, s'ils soupçonnent la présence de la moindre arme offensive, ils s'apaisent par enchantement; leurs impudentes réclamations, leur attitude agressive prennent subitement la forme d'une condescendance toute pacifique, et leur retraite, qui ressemble à une déroute, s'effectue avec accompagnement de cette phrase qui termine toutes les querelles : *Malech ya cawag!* Ça ne fait rien, maître.

Un détail assez original prête quelquefois à rire au moment du départ, lorsqu'on n'a eu encore à

subir, en fait de contrariétés, que des contestations préliminaires, c'est l'embarquement des baudets.

L'âne, travailleur paisible et modeste, n'est pas possédé de la passion des voyages maritimes. La gloire des Magellan, des Cook, des Bougainville ne l'empêche pas de dormir. Il apprécie la quiétude des planteurs de choux, qui ont toujours un pied sur terre et l'autre qui n'en est pas loin. Il a en horreur toute l'eau qu'il ne peut pas boire et ne dissimule pas la plus profonde aversion pour les bateaux, petits ou grands, depuis la périssoire jusqu'au *Great Eastern*.

Pour vaincre sa répugnance, deux Arabes le prennent par les pieds de devant, l'invitent poliment à se dresser sur ceux de derrière ; puis le trio s'avance, bras-dessus bras-dessous, jusqu'au bordage. Là, un autre Arabe saisit maître Aliboron par la queue, et, d'un mouvement d'ensemble, il est lancé dans la barque, où il se tient tranquille et résigné.

Arrivé à la rive Asie, on lui donne son congé

sans cérémonie : il est jeté pardessus bord purement et simplement. Soit bonheur ou habileté, il retombe toujours sur ses pieds.

Pour le voyageur, on a quelques égards : on ne le jette pas, on le porte dans les bras, *comme les enfants portent leur poupée*, attendu qu'il n'y a que quelques pas à faire et qu'en général les personnes affectées d'obésité préfèrent le repos aux expéditions sans profit.

On prend possession du sol asiatique trois ou quatre heures avant le jour. Les chameaux, couchés sur la terre nue, dorment ou ruminent dans le grand silence des nuits du désert ; à la clarté de la lune, on les prendrait pour des touffes de tamarix. Le ciel, resplendissant comme un immense semis de diamants, est sillonné par les courbes lumineuses des étoiles filantes ; des myriades de petits points brillants parsèment le sable rayé de loin en loin par de larges bandes argentées. Quelques natures poétiques admirent sans arrière-pensée ce tableau réellement saisissant, tant que l'habitude ne l'a pas badigeonné de son vernis

uniforme. D'autres préfèrent, sans le dire tout haut, le miroitement du gaz sur le macadam mouillé. Extases poétiques, prosaïques regrets, tout s'évanouit au cri de : *Yrkab!* poussé par le guide. — *Yrkab* exprime l'idée de monter sur un animal ou un véhicule quelconque, âne, cheval, chameau, voiture, wagon. — Ce vocable manque aux langues européennes.

La petite caravane se lance dans l'inconnu; les ânes, stimulés par la fraîcheur de la nuit, retrouvent l'agilité qui fit la haute réputation de leurs ancêtres, les onagres des montagnes asiatiques. Les âniers qu'aiguillonne une promesse de *bacchich* extraordinaire, filent dans la demi-obscurité comme les noirs démons des légendes; on se croirait emporté par un ouragan. Mais les petits diablotins si malicieux, qui passent vingt-quatre heures par jour à taquiner l'espèce humaine, les mêmes qui soufflent des calembours aux députés, ternissent les lunettes des érudits et font tomber les tartines des petits enfants sur le côté des confitures, saisissent doucement la bride des baudets,

et leur impriment une direction oblique. Le guide s'en aperçoit trop tard. On est égaré, il faut attendre que la bonne direction soit retrouvée ; on stationne pendant que le guide cherche; on grelotte de froid, et, faut-il le dire, quelquefois de peur, le désert est si perfide !

On perd une demi-heure, on repart de mauvaise humeur ; on s'égare encore une fois, deux fois. Pendant ce temps, une teinte laiteuse se répand sur le ciel, du côté de l'Orient. Sur un fond plus lumineux se silhouettent des dunes et des montagnes qu'on croirait pouvoir toucher du bout de sa cravache et qui sont encore à plusieurs heures de marche. Peu à peu des branches de dattier se dessinent sur l'horizon éclairé de tons d'or pâle. Enfin le soleil, le beau Phébus à la chevelure flamboyante, sourit à l'oasis ; les palmiers, les orangers, les grenadiers verdoient sous son regard ami ; l'eau des sources lui renvoie ses sourires. On est arrivé, on a froid, on a faim ; mais malgré le temps perdu à chercher sa route, on a précédé de beaucoup le chameau qui porte les provisions.

Lent, lourd et lymphatique, le chameau de bât n'a aucune des qualités qui rendent précieux le chameau de course.

Il faut se résigner et accepter l'hospitalité intéressée d'un arabe, fermier d'une petite maison assez pittoresque, mais en très-mauvais état, comme la plupart des constructions arabes. Ce descendant dégénéré des anciens patriarches offre le café, sachant bien qu'on le lui paiera vingt fois sa valeur. Puis, en attendant les provisions, on va voir la vraie source de Moïse, que signale de loin un grand palmier isolé.

Cette source est un petit filet d'eau, qui s'échappe du sommet d'un cône de sable peu élevé; elle suinte péniblement et ne tarde pas à se perdre dans le sol trop perméable.

Plusieurs autres sources ont donné lieu à la création de cinq ou six maisons de campagne, plutôt chaumières ou masures, quelquefois habitées par des Européens. Le Consul des Etats-Unis à Suez passe une partie de l'année à son jardin d'Aïn-Moussa, qui est le plus beau et le mieux tenu de

l'oasis. Chacun de ces jardins a sa source qui forme une espèce de mare d'eau très favorable au développement d'une belle végétation, quoique légèrement saumâtre. On trouve là, comme par toute l'Egypte, les tomates, les aubergines, la meloukhia et autres plantes de prédilection que les Arabes fourrent partout ; mais on y trouve aussi le grenadier, l'oranger, le jasmin dans toute leur splendeur.

Ces beaux produits de la flore et de la pomone du pays des Pharaons fraternisent à travers de légères clôtures fournies pas le dattier, le roi de l'oasis, dont les fruits sucrés et délicats jouissent d'une réputation justement méritée.

Nous sommes entre le mont Sinaï et le Canal de Suez ; nous voyons, avec les yeux de l'imagination, le passé et l'avenir des civilisations. Autour de nous surgissent de toutes parts de nouvelles créations à effectuer et des réformes à réaliser. Avec peu de travail on centuplerait le débit des sources de Moïse ; on ferait de ce point favorisé la plus délicieuse station hivernale de la terre. On

pourrait recueillir le pétrole, qui se perd dans la mer Rouge au voisinage de Tor ; on devrait exploiter en grand les riches carrières du Gebel-Geneffè; le boisement de la montagne qui domine Suez, le Gebel-Attaka, serait praticable et donnerait à l'Égypte une nouvelle province, la plus pittoresque, la plus variée, la plus fertile de toutes.

Bien d'autres améliorations pourraient être entreprises avec succès, au grand profit de l'Egypte et de l'humanité, dans le petit espace que parcourt notre regard.

Qu'importe, si nous n'y pouvons rien ; nos provisions sont arrivées ; nous y avons fait honneur ; la chaleur devient accablante ; l'ombre des orangers nous invite. Dormons !

TENNIS

Avant d'être pacha à je ne sais combien de queues, le célèbre aventurier français Coussac-Bonneval faisait partie de la maison militaire du roi. Ce joyeux gentilhomme, insouciant et légèrement débraillé comme tout bon mousquetaire devait l'être, traitait la vie assez gaillardement. La chanson, devenue si populaire,

> Nous n'avons qu'un temps à vivre,
> Amis, passons-le gaiment !

est un de ses péchés de jeunesse. Elle n'indique pas chez son auteur des tendances poétiques visant au sublime, mais elle est empreinte d'une

vraie et saine philosophie. C'est surtout pendant ses longs voyages en Orient que le futur pacha dut reconnaître l'exactitude et la profondeur de cette sage maxime échappée à la verve de son jeune âge:

> A quoi sert d'apprendre l'histoire,
> N'est-ce pas la même partout?

L'étude de l'histoire se compose de deux éléments principaux : les récits des contemporains et les traces matérielles du passage des peuples. Les livres et les monuments s'accordent pour faire de l'histoire une succession de crimes, calamités, désolations et ruines. Le sol le plus fécond en enseignements historiques est incontestablement l'Égypte. Conquêtes à main armée, massacres, oppression, esclavage, ont laissé leur empreinte parlante sur toute la surface de ce pays, si bien fait pour la paix, le travail et la calme jouissance des dons de la nature.

L'Égypte était relativement un bon pays. Ce n'était ni l'Eldorado ni le paradis terrestre, mais le climat était doux, la vie facile, l'habitant paisible et inoffensif. Les races affamées que la pauvreté

rendait hargneuses s'y jetèrent à l'envi. Cela se voit encore de nos jours : les nations, comme les hommes, convoitent le bien-être qui leur manque; l'homme hardi devient voleur, le poltron devient mendiant, la nation devient conquérante ou esclave, suivant son caractère, toujours pour la même cause : le désir de posséder de quoi satisfaire à ses appétits naturels.

Il est vrai que la nation, comme l'individu, s'expose à de nombreux et redoutables mécomptes, mais la leçon ne sert jamais et l'humanité tourne toujours dans ce même cercle vicieux qui limite son essor. Ne pouvant pas posséder, il faut détruire, et les peuples, au lieu de l'égalité dans le bonheur, cherchent l'égalité dans la misère. Voilà pourquoi des cadavres de villes autrefois florissantes jonchent le sol égyptien.

L'œuvre de destruction s'accomplit d'abord par la partie la plus orientale. Sur le parcours de l'Isthme de Suez, à droite et à gauche du Canal maritime actuel, une population médiocrement active vivait doucement, cultivait des terres que le Nil se chargeait

de féconder — il n'était pas alors question de culture intensive, — bâtissait sur des jetées artificielles, à l'abri des inondations périodiques, des villes peuplées, comme toutes les villes possibles; de pauvres qui travaillaient et de riches qui consommaient — toutefois, les pauvres y étaient moins pauvres et les riches plus riches que dans les contrées circonvoisines, — creusait des canaux d'irrigation où la pêche était facile et plantureuse, élevait des troupeaux nombreux et profitait largement de ces migrations d'oiseaux qui firent dire à Moïse s'adressant aux Hébreux révoltés : « Ah ! vous voulez de la viande, vous en aurez tant qu'elle vous sortira par les yeux. » Dans la paix et l'abondance, cette population multipliait, se perfectionnait, cultivait le beau après avoir cultivé l'utile, exploitait le marbre, l'albâtre et les métaux précieux pour orner ses palais et ses temples, se donnait de sages lois et poussait l'étude des sciences jusqu'à des limites que nous regrettons encore aujourd'hui de ne pouvoir atteindre.

Ceci se passait environ 3000 ans avant J.-C.

Un jour, vers 2850 ans avant notre ère, il vint de l'Orient des hordes d'hommes sauvages, indomptables ; ils s'emparèrent de la première ville qui se trouva sur leur passage, s'y fixèrent, y maintinrent des armées permanentes et oublièrent leur misère primitive en vivant largement aux dépens de l'habitant pressuré. Puis, peu à peu, ces farouches conquérants, les Hycsos, s'amollirent par l'osivité et l'abus des jouissances matérielles ; les bandits étaient devenus des seigneurs ; le peuple vaincu se redressa, les oppresseurs furent chassés pour longtemps, mais ils avaient laissé la porte ouverte à toutes les ambitions et, jusqu'à notre ère, Péluse, la plus orientale des villes de l'Égypte, fut prise douze fois.

Or, les armées d'invasion ne s'en tinrent pas à Péluse ; elles gagnèrent le cœur du pays en ravageant et détruisant tout. Elles refoulèrent les habitants épouvantés ; ceux-ci laissèrent les terres incultes et cessèrent de tenir en bon état les canaux d'irrigation. Le Nil se jetait dans la mer par sept branches. Les plus orientales se comblè-

rent peu à peu par l'accumulation du limon. La branche pélusiaque fut supprimée la première.

Cependant, l'Égypte fit un nouvel effort ; des tentatives de repeuplement galvanisèrent quelques-unes des villes abandonnées. Enfin, l'invasion arabe leur porta le dernier coup. Le Nil lança vers l'Occident ses flots fécondants ; les branches tanitique et mendésienne eurent le sort de la branche pélusiaque. L'eau de la mer, n'étant plus refoulée par les masses d'eau douce fournies par ces trois branches, envahit les plaines basses. Le lac Menzaleh se forma et se développa comme un vaste linceul autour de ces vieilles cités, dont les décombres subsistent encore pour servir à l'humanité de leçon et d'exemple.

La guerre ne fut pas la seule cause de ruine et d'abandon pour ces villes orientales. Le commerce avec les nations voisines, la Phénicie, l'Assyrie, la Perse, avait fait leur grandeur et leur prospérité ; mais Rome devint la capitale du monde connu. Son luxe effréné absorba les ressources de l'Italie et des provinces de l'Europe méridionale.

Par sa position et sa fertilité, l'Égypte était appelée à devenir le grand pourvoyeur du peuple le plus gourmand de la terre. Dès lors, toutes les forces productives du pays se portèrent vers les villes occidentales ; celles qui avoisinaient l'isthme de Suez n'eurent plus leur raison d'être et finirent par disparaître. De ce nombre fut Tennis.

Tennis est la première des villes ruinées de la basse Égypte que j'ai visitée. Depuis, j'en ai vu d'autres ; elles se ressemblent toutes, et n'offrent plus rien de bien intéressant. Je connaissais la situation de Tennis ; on m'avait montré au loin, dans le lac Menzaleh, un monticule formé de ses débris ; je m'en étais approché en chassant sur la rive Afrique du Canal maritime, et passant d'îlot en îlot, à travers des flaques d'eau peu profondes, j'avais constaté dans ces parages une immense quantité de gibier d'eau.

On m'avait montré à Damiette des fûts de colonnes, des piédestaux, des chapitaux portant des inscriptions grecques et latines, ainsi qu'un fragment d'obélisque qui sert de seuil à la porte

des casernes ; j'avais vu chez un de mes amis une fort belle tête de Mercure, demi-grandeur naturelle, sculptée dans un granit gris à grain très fin; j'avais ouï parler d'une Vénus de marbre blanc, presque intacte, possédée par un habitant de Damiette qui se refusait à la vendre, à moins que l'acheteur ne prit l'engagement de la briser et d'en faire de la chaux — superstition musulmane qui explique le vandalisme des conquérants arabes. — Tous ces objets d'art provenaient de Tennis.

Je ne suis pas un antiquaire bien zélé, mais *je suis homme, et rien de ce qui est humain ne m'est étranger*. D'ailleurs, si les œuvres de mes semblables me laissent quelquefois indifférent, celles de la nature ont le don de m'attirer toujours. — Chez moi, la curiosité de l'archéologue se doublait de l'instinct du naturaliste. — La résolution de visiter Tennis une fois prise par moi, l'exécution devait suivre de près.

Je réunis quelques amis et nous partîmes en famille dans un canot qui louvoya assez longtemps à travers les bancs de sable.

La magnifique nappe d'eau qui forme aujourd'hui le port et les bassins de Port-Saïd était alors un archipel ; des dragues et des chalands encombraient les passes. Nous sortîmes enfin de ce dédale, et au soleil levant nous arrivâmes au village de pêcheurs du kilomètre 1 où nous prîmes possession de notre barque retenue dès la veille.

Par hasard, nous étions tombés sur un raïs honnête et soigneux — ils sont rares ; — sa barque, grande et bien gréée, avait été lavée avec soin ; la cabane de l'avant était recouverte en voliges goudronnées et garnie à l'intérieur de nattes neuves ; l'eau de l'immense cruche fixée au pied du mât avait été renouvelée dès le point du jour. Par habitude ou par exception, le raïs, en ce point bien différent des autres, était proprement vêtu ; le corps brun, et absolement nu de ses trois petits garçons ne présentait pas la moindre trace de boue : ils venaient de se baigner, l'eau les rendait luisants; ils riaient en montrant leurs dents blanches, dansaient, frappaient des mains à la vue de nos provisions abondantes

et variées, dont ils flairaient leur part; le soleil les dorait, ils avaient l'air de trois jolis bronzes florentins subitement animés.

Le temps, d'ailleurs, était magnifique, la brise favorable, les dames mises en belle humeur par ce changement apporté à leurs habitudes casanières; tout présageait un journée des plus agréables.

Nous savourâmes le café matinal préparé à l'arabe dans la barque même. La grande voile latine s'ouvrit au vent; les fusils furent chargés, je préparai mes crayons, et nous sillonnâmes le lac avec la rapidité d'une chaloupe à vapeur.

Tout allait au mieux, mais que faire en attendant le moment d'atterir? parbleu! chanter! — L'idée en vint simultanément à J...., qui avait des prétentions à la basse-chantante, et à F..., baryton élevé, presque ténor. En vertu de cette subite communauté d'idées, la romance de *Si j'étais roi*,

Dans le sommeil, l'amour, je gage, etc.

s'insinua doucement dans mon oreille gauche

pendant que mon oreille droite était brutalisée par l'air de la *Bénédiction des poignards:*

> Des troubles renaissants, etc.

J'essayai timidement quelques observations. Il eût été bien plus agréable que chacun de nos virtuoses chantât à son tour, mais ma voix n'avait pas plus de crédit que les lamentations de Gringoire au milieu des truands. — Dans mon désespoir, brandissant une baguette de fusil avec une ampleur de geste, une précision de mouvement qui eût émerveillé le maëstro Donizetti, j'entonnai le chœur de la *Favorite* :

> Ah! que du moins notre mépris qu'il brave.

Au moment où j'en arrivais à compter mes trois temps :

> Qu'il reste seul... *un, deux, trois,*
> Avec son déshonneur,

deux voix de soprano s'élevèrent. — Les enfants du raïs, encouragés par l'exemple, entamèrent une complainte arabe; leur père y mêla son organe nazillard, il en résulta la plus abominable caco-

phonie qu'on puisse imaginer. En pleine forêt, ce tapage infernal eût effarouché les loups et les sangliers ; mais les poissons du lac Menzaleh sont curieux de leur nature, ils sont proches parents de ceux qui mettaient la tête à la fenêtre pour regarder passer, à travers les Lacs Amers, Moïse et sa caravane. Ils approchaient sournoisement et nous entouraient sans éveiller notre attention. Tout à coup, un magnifique poisson, de ceux qu'on désigne sous le nom de *mulet*, un chef probablement, fit un bond prodigieux et tomba au milieu de la barque, où il se mit à frétiller comme si la perspective de la poële à frire l'eut rendu tout joyeux. En un clin d'œil, il fut suivi par une dizaine d'autres. La stupéfaction nous rendit muets ; on entendit un cri : — Ah ! mon dieu ! ma robe ! — puis le silence se fit, et les poissons, sauf ceux qui restaient couchés au fond de la barque, nous quittèrent sans dissimuler leur désappointement.

Merveilleux effets de l'harmonie ! Orphée était distancé. — Le raïs nous affirma que le bruit

plus ou moins rithmé produit sur ce poisson le même effet que la lumière et qu'il saute le jour dans les barques où l'on chante, comme la nuit dans celles où le feu brille. J'ai eu depuis plusieurs occasions de vérifier le fait ; le mulet de mer est le plus sauteur de tous les poissons et l'épithète de sauteur, *mugil saliens*, que lui donne la nomenclature scientifique, sanctionne cette habitude bien connue des pêcheurs.

A peine revenus de notre étonnement, nous aperçûmes à tribord et à babord de vastes bouillonnements au-dessous desquels on distinguait entre deux eaux des disques d'un brun grisâtre, larges d'environ un mètre, et de temps en temps un miroitement rose. Nous étions passablement intrigués lorsqu'un des disques en question vint si près de la surface du lac que je pus le saluer d'un coup de fusil chargé avec du plomb nº 4. En même temps, que mon plomb ricochait, nous vîmes s'élancer, par cinq ou six bonds successifs, quelque chose de large et de plat, brunâtre en dessus, rose en dessous, qui ressemblait

à une tuile gigantesque faisant des ricochets sur l'eau. J'eus le temps de reconnaître une grande raie lisse nommée par Linnée *raïa batis*, abondante dans le lac mais fort peu mangeable, dont le goût se rapproche de celui du requin.

Malgré son défaut de profondeur, le lac Menzaleh fourmille de poissons de toute sorte. Dans l'ancien lit de la branche tanitique on rencontre assez souvent des requins qui s'égarent dans les parties peu profondes où ils se prennent comme dans une nasse. Il y vient même de loin en loin d'énormes souffleurs, beaucoup plus grands que les marsouins, qui, d'ailleurs, y sont communs. On voyait autrefois, on voit peut-être encore, à Matarieh le squelette d'un cétacé long de six à sept mètres qui devait être non une baleine, comme on le prétendait, mais bien un physetère pris dans le lac.

Le reste de notre voyage ne présenta pas le plus petit incident. A 9 heures, nous arrivions à Tennis.

Dans un mémoire sur les villes du lac Menzaleh, tome V du grand ouvrage : *Expédition Française en Egypte*, le général Andréossy a parlé de Tennis et de Tounah, autre ville ruinée, moins considérable que Tennis, et placée comme elle dans le lac.

« A Tounah, dit-il, un heureux hasard nous a offert, à la surface du terrain, un camée antique sur agate, de 36 sur 29 millimètres, représentant une tête d'homme. Le profil a beaucoup de caractère : un œil perçant, un air froid, une lèvre dédaigneuse et d'autres indices font penser qu'on a voulu faire la tête de cet Auguste qui sut résister aux charmes de Cléopâtre et surmonter tous les obstacles qui le séparaient du pouvoir. »

J'avais communiqué à mes compagnons de voyage cette trouvaille affriolante ; je les vis donc, sans le moindre étonnement, s'engager dans les nombreux petits sentiers tracés, à travers les décombres et les tas de briques, par les arabes qui exploitent les ruines. Chacun d'eux s'attendait à trouver des trésors. Les dames rêvaient bracelets,

agrafes, camées ; les hommes formaient en imagination des médaillers et des panoplies.

Tous marchaient courbés vers la terre comme des vieillards ou des chercheurs de truffes. Je partis moi-même à la découverte, mais sans enthousiasme; les camées, les médailles, les armes ne se trouvent pas sous toutes les briques, et les arabes ne dédaignent pas ce qui brille et représente une valeur. Ce craquement désagréable de la poussière salée, auquel je me suis accoutumé depuis, me rendait la marche plutôt ennuyeuse que fatigante; ces vieilles pierres, ces vieux bois entassés affectaient péniblement l'œil et la pensée; mais la curiosité vint bientôt chasser les réflexions moroses. Je suivis d'abord la direction est, et ne tardai pas à trouver les restes d'un vaste édifice que le général Andréossy n'a pas vu, parce qu'on n'avait pas, à cette époque, enlevé les briques de Tennis pour bâtir Port-Saïd, qui n'existait pas même à l'état de projet, et que les étages supérieurs écroulés recouvraient le rez-de-chaussée d'un amas informe de décombres.

Cet édifice avait la forme d'un parallélogramme bâti en moëllons et briques, crépi à la chaux et au sable, badigeonné à l'intérieur d'une teinte jaune assez gaie et de quelques dessins rouges presque effacés. De distance en distance, les murs étaient soutenus, au dedans et au dehors, par des contreforts. On retrouvait encore la place de murs de refend et de cloisons intérieures ; aucune inscription n'indiquait la destination de cet édifice, qui était tout bonnement la maison d'un bourgeois de Tennis, bâtie sur le modèle si connu des maisons romaines.

Tennis, en effet, florissait du temps d'Auguste ; ce fut même, dit-on, un évêché vers le XIIe siècle ; mais je n'ai rien trouvé qui indique l'emplacement d'une église.

La maison dont je viens de parler était la seule dont on pût reconnaître la forme et la destination. J'ai pénétré dans un grand nombre de citernes voûtées avec beaucoup d'art, soutenues par de forts piliers et construites avec un ciment hydraulique à toute épreuve.

Tennis ayant été une ville égyptienne avant d'être une ville romaine, et les citernes ayant été de temps immémorial en usage sur les rives du Nil, cette ville pourrait bien être comme le château de Croquefer :

Bâti, mille ans avant Rome,
Avec du ciment romain.

Et ce fameux ciment, qu'on retrouve partout, pourrait bien être un ciment égyptien. Il n'est employé à Tennis que dans le sous-sol ; on n'en trouve aucune trace dans les quelques pans de muraille qui restent encore debout, ni dans les fortifications de la ville, composées d'un fossé, d'un mur d'enceinte et de tours.

L'heure du déjeûner ayant rappelé tout le monde autour de la barque, désignée comme notre quartier général, chacun de nous exhiba les quelques menus objets qu'il avait pu découvrir. Il n'y avait rien de précieux ni même de curieux : tous ces objets antiques ressemblaient à ceux qu'on trouve aujourd'hui sur les marchés Égyptiens. Madame

H... s'était donné un mal infini pour arracher des briques réunies par un mortier assez friable et avait fait la découverte d'une gargoulette brisée, munie de son plateau parfaitement intact ; le tout reposant à proximité d'une tête humaine. Il eût fallu des outils pour découvrir le reste du corps ; le temps manquait, et rien, d'ailleurs, ne faisait supposer la présence d'objets de valeur auprès de ce squelette qui n'était pas inhumé dans un tombeau, mais enfoui sous un mur écroulé.

Mes autres compagnons avaient trouvé des lampes en terre cuite, de cet ancien modèle romain très vulgaire, présentant la forme d'une navette d'encensoir, des assiettes, des soucoupes plus ou moins écornées, en terre cuite non émaillée, et des fragments de bracelets de verre semblables à ceux que portent encore aujourd'hui les femmes du peuple. Il n'y avait pas dans toutes ces découvertes de quoi créer un musée, et notre voyage, au point de vue archéologique, n'était ni fructueux, ni instructif.

Il nous restait comme distraction jusqu'à la fin

de la journée la chasse aux oiseaux du lac ; nos préparatifs étaient faits dans ce but. N'ayant jamais aimé la chasse en compagnie, je m'empressai de me diriger vers l'autre extrémité de la ville, certain de ne pas être suivi dans ce chemin difficile à travers les décombres, par une chaleur de 30 degrés centigrades.

J'avais fait les trois quarts du chemin lorsque j'aperçus, au sommet d'un pan de mur, restant des fortifications de la ville, quelque chose qui me parut être un Arabe vêtu d'une *habaye* brune et coiffé d'un turban blanc. N'ayant rien à craindre d'un fellah inoffensif, j'avançai sans précaution, portant à l'épaule gauche mon fusil non armé ; mon prétendu Arabe ouvrit deux immenses ailes de plus de trois mètres d'envergure et s'éleva majestueux et puissant à quelques centaines de mètres. Je reconnus le grand aigle à tête blanche, le même qui a été décrit par Audubon, l'oiseau héraldique des Etats-Unis. Quand un objet se dessine à l'horizon, en silhouette sur le ciel, il paraît plus grand que nature ; j'avais été dupe de cette

illusion d'optique ; mais l'aigle à tête blanche n'en est pas moins un des plus grands oiseaux qui existent. Posé, il atteint plus d'un mètre de hauteur ; il est beaucoup plus grand que le pygargue, quoique sa taille soit moindre que celle du condor; il est très commun sur le lac Menzaleh; il y arrive en octobre, à la suite des grandes bandes de canards. Il est suivi par le busard à tête blanche, qu'on prendrait pour sa reproduction en miniature, et le percnoptère, affreux petit vautour, gros comme une poule, blanc et noir, à face jaune parcheminée, dont les miaulements ont toujours eu le privilége de m'agacer les nerfs.

Ces deux oiseaux de proie accompagnent le grand aigle pour vivre des miettes de sa table, comme dans le désert l'hyène et le chacal suivent le lion.

L'aigle n'était plus qu'un point noir dans le ciel bleu, lorsque j'atteignis le monticule de briques qu'il venait de quitter. De là, je dominais le lac; le spectacle était admirable : l'eau reflétait

le ciel comme un resplendissant miroir, sans une ride à la surface; elle paraissait bleue, émaillée de teintes d'or. Le reflet des îlots et des barques disséminées au loin était aussi net de contours que ces objets eux-mêmes; des myriades d'oiseaux d'eau évoluaient par bandes ou par petits groupes sur l'eau transparente. A l'horizon, s'étendaient les longues lignes de flamants, semblables à des régiments de soldats en uniforme blanc à parements rouges. Ce spectacle enchanteur me faisait oublier la chasse; l'idée de troubler par des actes de sauvagerie sanguinaire cette splendide scène, où la nature se montrait si calme, si harmonieuse, si féconde, ne pouvait pénétrer dans mon esprit. Je fus ramené au sentiment de la réalité par un coup de fusil; la fumée s'élevait au-dessus d'un tout petit bouquet de verdure auquel je n'avais fait nulle attention. Je vis ce petit îlot de plantes se mouvoir dans ma direction, et bientôt j'entendis une voix joyeuse me saluer par mon nom fort bien prononcé et accompagné de formules de politesse en pur arabe. Or, les arabes prononcent

fort mal mon nom, attendu qu'il contient la lettre V qui n'est pas dans leur alphabet. Je fus bien vite édifié. Au-dessus des broussailles apparut une tête noiraude, riant avec de magnifiques dents blanches comme de la porcelaine, et la haute taille du chasseur Ismaïl s'éleva au-dessus du radeau qui me l'avait caché jusqu'à ce moment.

Ismaïl était un jeune arabe de belle venue ; il m'avait servi de drogman pendant un voyage que j'avais fait l'année précédente dans l'intérieur de l'Égypte ; il m'avait parlé de ses chasses et de son radeau. Le hasard me servait bien pour prendre une connaissance exacte de cet appareil primitif.

Après les salutations les plus cordiales de part et d'autre, Ismaïl me montra à sa ceinture divers oiseaux d'eau, dont deux surtout attirèrent tout de suite mon attention : c'étaient le tadorne et la poule sultane ; les autres étaient des canards de diverses sortes, mais il ne me laissa par le loisir de les examiner ni surtout de les classer. Il me fit voir avec un sentiment d'orgueil mêlé d'un

reste de crainte, pâlissant légèrement sous son bistre, malgré son rire vainqueur, un serpent long de plus de deux mètres et gros en proportion, qu'il avait tué parmi les ruines de Tennis, il y avait environ une heure. Le récit qu'il me fit de cet événement mémorable était on ne peut plus dramatique et admirablement mimé. Le serpent, dressé sur sa queue, ouvrant la gueule et balançant la tête à droite et à gauche en gonflant son cou; le chasseur, un genou en terre, suivant avec le canon de son fusil tous les mouvements de son adversaire; l'agonie de l'un, l'exaltation triomphale de l'autre, tout cela fut rendu par cet enfant de la nature avec une perfection que lui eussent enviée les acteurs les plus célèbres. Le malheureux fut bien désappointé, sa figure s'allongea sensiblement quand je lui eus expliqué la différence qui existe entre les serpents venimeux et ceux qui ne le sont pas, et quand il me vit promener mes doigts sur les dents aiguës de sa victime sans la moindre appréhension. Il eût fait un pompeux trophée du monstre qu'il avait courageusement

combattu, malgré le danger de ses venimeuses morsures; mais il abandonna dédaigneusement la couleuvre inoffensive dont la mort ne lui procurait aucune gloire.

Pour le dédommager de sa déception, je lui donnai de la poudre et des capsules; ce petit cadeau amical ramena la sérénité dans son âme. Je voulus tirer de lui quelques renseignements sur les oiseaux du lac, mais je m'aperçus bientôt que ses observations étaient presque nulles et qu'il n'existe en arabe qu'une classification très confuse. Il était pourtant fort intelligent. Ainsi, ignorant le nom du scorpion en français, comme je l'ignorais en arabe, il m'en dessina un grossièrement, mais avec la plus grande exactitude. Or, le dessin est lettre morte pour les fellahs, qui, en général, ne sont pas capables de reconnaître la photographie de la maison qu'ils habitent et renverseraient le portrait de leur père la tête en bas pour mieux l'examiner.

Faute de notions ornithologiques bien établies, mon jeune chasseur m'indiqua un certain nombre

de procédés cynégétiques et me montra son radeau. — L'usage de cet appareil élémentaire, sans être très répandu, est éminemment pratique. Celui-ci se composait de morceaux de chevrons et de planches de caisses assemblées par des liens en corde de dattier ; il présentait la forme d'un carré de 1^{m} 30 de côté ; il était, sur trois côtés, garni de plantes à soude, de roseaux et autres herbes qui poussent dans l'eau salée et abondent dans le lac Menzaleh. L'emploi d'une branche de tamarix ou de toute autre plante étrangère au lac suffirait pour donner l'éveil au gibier. Le quatrième côté, celui sur lequel s'appuie le chasseur, dépourvu de plantes aquatiques, s'élevait à peine de 10 centimètres au-dessus de l'eau. Une fourchette en bois était fixée dans le plancher du radeau à 25 centimètres environ de son bord antérieur.

En Europe, tous les chasseurs de canards emploient des canots masqués par des branchages et mis en mouvement par de petites pagayes ou divers propulseurs moins visibles que des avirons.

Sur le lac Menzaleh, le propulseur est le chasseur lui-même ; il n'appuie sur le radeau que la partie supérieure du corps et marche dans l'eau sur le fond vaseux ou sableux, en se couchant plus ou moins, suivant la profondeur du lac, dont la moyenne générale est de 80 centimètres.

Débarrassé de mes bottines et de mes *inexpressibles*, j'essayai de chasser à l'aide du radeau ; je lui trouvai l'avantage de bien cacher le chasseur, mais il avait pour moi le grave inconvénient de forcer mon épine dorsale à des courbes variées en raison de la profondeur de l'eau. De plus, peu habitué à marcher sans chaussures, je rencontrais dans la vase des coquillages tranchants qui me tailladaient les jambes. Il est vrai que j'avais comme topique immédiat l'eau salée, ce qui n'était pas une consolation. Enfin, mes bras, constamment appuyés sur le radeau, s'engourdissaient ; la fourchette, destinée à appuyer le canon du fusil, ne faisait que me gêner, et la vertu par excellence, la patience, me manquait pour ce genre de chasse comme pour la pêche à la ligne.

Je ne revins pas bredouille ; mais je ne vois pas la nécessité de raconter à mes lecteurs ni mes hauts faits, ni ceux de mes compagnons, ni même ceux de mon brave Ismaïl. — Qui voudra nous imiter en a bien le droit *en payant.*

Beaucoup de voyageurs chassent sur le lac Menzaleh, comme sur toutes les montagnes, les plaines, les lacs et les rivières de la terre. On chasse le chamois dans les Alpes, l'isard dans les Pyrénées, le guanaco et la vigogne sur la Cordillière des Andes, les grouses dans les montagnes de l'Écosse, le cygne noir sur les cours d'eau de l'Australie, le kanguroo dans les plaines du même pays, le précari et la paca sur les rives de l'Amazone, le bison sur celles du Mississipi, le singe dans l'Amérique centrale, l'éléphant à Ceylan et dans l'Afrique intérieure, l'hippopotame dans le Haut-Nil, le cygne blanc dans le nord de l'Europe, le cerf dans les grandes forêts royales de France et d'Allemagne, l'aurochs en Lithuanie, le chevreuil, le lièvre, la perdrix, le renard, le loup un peu partout en plaine, comme l'ours dans

toutes les montagnes. Quelques disciples de Nemrod poursuivent le zèbre et la girafe dans les contrées inexplorées qui seront bientôt aussi accessibles que le bois de Boulogne.

Voyons ce qu'on peut chasser dans le lac Menzaleh :

Tout le gibier du lac se compose de deux ordres d'oiseaux : les échassiers et les palmipèdes. Parmi les échassiers, on remarque les grues, les cigognes, le grand héron blanc, le héron commun et le butor. — Le héron garde-bœuf, joli oiseau blanc, qui anime les vertes plaines de la Basse-Égypte pendant tout l'hiver, fréquente peu le lac Menzaleh, où il passe sans s'arrêter. — La spatule, au bec élargi, d'où lui vient son nom, magnifique oiseau, blanc comme la neige, orné d'un panache mobile ; l'avocette au bec en forme d'alène, courbe à concavité supérieure, disposition opposée à celle du bec de l'ibis, tout aussi long, tout aussi courbe, mais à concavité inférieure. La pointe d'un de ces becs regarde le ciel, la pointe de l'autre regarde la terre ; les

habitudes de ces deux oiseaux sont différentes, mais ils se rapprochent par la taille et la couleur du plumage, blanc et noir chez l'avocette, blanc et gris chez l'ibis. Les arabes n'ont pas éprouvé le besoin de les distinguer l'un de l'autre et les désignent sous ce nom, commun à tous les échassiers noirs et blancs: *Abou gardan*. Je n'ai pu me faire dire par personne la signification réelle de ce mot.

Les oiseaux si nombreux, désignés sous le nom vulgaire de bêchots, sont en Europe un gibier délicat, qui pris dans le lac Menzaleh n'est pas mangeable. Ce sont le chevalier aux pieds rouges (bêchot royal), le pluvier guignard, la guignette, le cul-blanc, gibier favori du roi Charles X, de France, qui abandonnait brusquement son conseil des ministres pour aller tirer cet oiseau quand les gardes l'avaient signalé. Enfin, pour compléter la liste des échassiers, le foulque, connu dans le nord de la France sous le nom de judelle et dans le midi sous celui de marcreuse, la poule sultane et le flamant.

Je commence par rectifier une erreur commise par tous les chasseurs de l'Égypte. Ce qu'on appelle improprement poule sultane est le talève, qui tient exactement le milieu entre le foulque et la poule sultane. Le foulque a les pattes d'une couleur ardoisée foncée, non palmées, mais festonnées d'une membrane découpée avec régularité et élégance ; il a le plumage noir-grisâtre, le bec long, droit, aigu ; la mandibule supérieure fait sur le front comme une espèce de plaque cornée de forme ellipsoïde. Ce qu'on appelle poule sultane dans la Basse-Égypte est le même oiseau quant à la forme et aux mœurs, se distinguant du foulque par la teinte verte de son plumage, la couleur carminée du bec et des pattes et l'absence de festons membraneux chez ces dernières. Il a, du reste, au front, la même plaque cornée.

La vraie poule sultane à manteau vert n'habite pas la Basse-Égypte ; ses pieds ne présentent aucune trace de palmes, la longueur de leurs doigts est telle que ceux de la patte qui s'est posée à terre la dernière sont obligés de s'étaler

sur les autres, disposition qui rend très méthodique mais très disgracieuse la marche de cet oiseau. Son plumage est bleu et vert, agréablement relevé par la teinte pourpre clair des pattes et du bec. Il porte la plaque frontale caractéristique des deux espèces précédentes mais plus petite.

Le talève habite de préférence les marais d'eau douce et ne se montre sur le lac que dans le voisinage des canaux d'eau douce qui s'y jettent.

Quand j'étais enfant, j'étais comprimé par des professeurs trop méthodiques et des pions trop hargneux, enfermé dans des salles ou des cours qui sentaient la prison ; je ne connaissais guère d'autre verdure que celle des ormes et des tilleuls, qui perdaient leurs feuilles au mois de juin et dépérissaient sous des couches de poussière. Je commençais, en cinquième, à l'âge de douze ans, l'étude de la nature par l'anatomie du corps humain, — l'Université faisait ainsi passer la charrue avant les bœufs. On m'eût bien étonné si l'on m'eût prédit qu'un jour je trouverais tant d'inepties et de mensonges dans le fatras de la

science officielle, et que j'en viendrais à prendre en faute les grands maîtres dont les noms illustres sont la gloire des nations: Linnée, Buffon, Cuvier, Lacépède, Temmink, Latham, etc.

Avant de connaître la nature par soi-même, il est aujourd'hui indispensable de connaître les travaux de ses devanciers depuis Aristote, et dans quelques siècles, si cela continue, le génie le plus primesautier croupira enfermé dans une vitrine. Il serait pourtant bien simple, quand on veut accumuler des faits concluants, pour élucider toutes les questions qui se rattachent à une branche de sciences attrayante et accessible à tous comme l'ornithologie, d'envoyer beaucoup de chasseurs assez lettrés pour rédiger un rapport intelligible, mais ignorants des observations faites par d'autres et décidés à voir par eux-mêmes comme Wilson et Audubon.

En collationnant toutes les observations, on arriverait rapidement à la connaissance de la vérité.

Si je n'ai pas étudié les mœurs des flamants

qui habitent la Camargue, les bords du Danube, l'Italie méridionale, l'Algérie, la Turquie, les rives de la Plata ou du Rio-Colorado, je connais parfaitement ceux de la Basse-Égypte, et mes observations sont d'accord avec celles d'un grand nombre de chasseurs, parmi lesquels je dois citer M. Allosan, chef de gare de la Compagnie du Canal maritime, lequel, pendant son séjour à Kabret-el-Echouch, a étudié mieux que personne les mœurs de cet oiseau.

Ce que nous avons vu est en désaccord sur bien des point avec les assertions des savants qui ont la routinière habitude de s'en rapporter les uns aux autres.

Le flamant *(phenicopterus)* classé dans l'ordre des échassiers, est, en effet, monté sur deux minces échasses hautes d'un mètre; mais ses pieds sont palmés comme ceux du canard. Son corps est à peu près gros comme celui d'une oie; son cou est proportionné à la longueur des pattes, ce qui donne à l'oiseau une hauteur totale de deux mètres. Son plumage est blanc

rosé avec les couvertures des ailes d'un rouge vif et les grandes pennes noires ; ses pattes sont roses, son bec rose avec l'extrémité noire. Ce bec, trop gros pour la tête, paraît cassé ; il n'est pas courbé, mais coudé à sa partie moyenne, de manière à présenter un angle presque droit saillant en dessus. Malgré son aspect caricatural, cet organe est parfaitement approprié au régime alimentaire de l'oiseau.

J'ai pris ce signalement sur un flamant adulte de belle taille que j'ai gardé longtemps dans ma basse-cour. J'en ai envoyé deux douzaines au Jardin-des-Plantes en 1870 ; ils ont dû être mangés pendant le siége de Paris ; mais le public a eu le temps de les voir ainsi que bien d'autres qui ornent tous les jardins zoologiques de l'Europe.

La langue du phénicoptère fut chez les Romains une de ces ridicules erreurs gastronomiques trop fréquentes aux époques de décadence. Elle a assez exactement le goût, le volume et la forme de la langue de lapin. Comme il fallait frêter une galère pour se procurer ce mets de haute distinc-

tion, un plat de langues de flamant coûtait horriblement cher ; c'était son seul mérite. Apicius, s'ils revenait aujourd'hui sur terre, n'hésiterait pas à en convenir.

Dans tous les ouvrages d'histoire naturelle, le nid du flamant est décrit et dessiné de la même manière. C'est un cône très élevé, creusé à son sommet d'un trou bourré d'herbes. La femelle s'y place pour couver, en laissant pendre ses longues jambes de ci et de là. Cette disposition laisserait croire que ces malheureux oiseaux sont condamnés par la nature à ne jamais plier les jambes; ils les replient cependant fort bien et se tiennent volontiers, comme tous les échassiers, sur une seule patte, l'autre restant cachée sous le ventre.

En disant ce que je sais par moi-même sur la nidification des flamants, je rendrai peut-être quelque service à la science officielle, qui depuis si longtemps propage l'erreur sur ce point comme comme sur tant d'autres.

En 1867, le vent, soufflant violemment de l'ouest, avait refoulé à deux kilomètres de dis-

tance les eaux très peu profondes du lac Menzaleh. Le hasard de la chasse me conduisit dans un grand espace momentanément à sec et tout entouré d'îlots. Tout cet espace était couvert de monticules de sable vaseux, hauts de dix centimètres, aplatis au sommet; leur largeur variait de 40 à 50 centimètres. Il y en avait plusieurs milliers; on eût dit que de nombreux terrassiers s'étaient amusés à remplir de sable des terrines peu profondes et à venir les renverser tout près les unes des autres sur ce fond uni. Je fus passablement intrigué. Quelques mois plus tard, un raïs me dit avoir vu là de nombreux nids de flamants abandonnés depuis plusieurs années. L'eau, peu agitée eu égard à son peu de profondeur, en avait nivelé et aplani les aspérités et en avait diminué la hauteur en laissant la forme très visible.

J'ai vu depuis des nids de flamants au moment de la construction et pendant l'incubation; ils ne répondent nullement à la description donnée par les auteurs. Après avoir choisi l'emplacement de son nid, le flamant courbe son long cou, abaisse

son bec jusqu'au sol, et, se servant de sa mandibule supérieure comme d'une écope, travaille circulairement à élever un monticule de vase haut d'environ 20 centimètres, par le même procédé qu'emploient les faneuses pour élever avec le râteau de petites meules de foin. Ce travail achevé, il creuse en cuvette le sommet du monticule et donne à cette cavité 6 centimètres de profondeur sur 15 de diamètre. Il n'y porte ni herbes, ni rembourrages d'aucune sorte ; il y pond un seul œuf qu'il couve, en repliant les jambes, la nuit pour le préserver de la fraîcheur, et au milieu du jour pour le garantir de la trop grande chaleur du soleil qui, en cette saison, c'est-à-dire au mois de juin, pourrait le cuire. Il l'abandonne le matin et le soir, pendant les heures où la température est convenable.

Les jeunes sont revêtus d'une livrée grise assez laide, qui, plus tard, passe au blanc sale ; ils ne prennent leurs belles couleurs que vers la troisième année.

La nourriture de ces oiseaux se compose sur-

tout d'animalcules aquatiques qu'ils trouvent dans la vase et de menues graines. Mais celui que j'ai gardé chez moi disputait les grains d'orge aux poules et aux pigeons, allongeait son grand cou pour prendre ce qui lui plaisait dans les plats ou dans la soupière, et ne se montrait nullement délicat sur le choix des aliments. Ceux que j'ai envoyés au Jardin-des-Plantes ont été nourris pendant tout le voyage avec de la graine de millet sauvage trempée d'eau.

Les migrations de flamants sont très régulières; ils quittent l'Égypte vers la fin juillet pour revenir vers le mois de novembre; mais les vieux seuls se permettent les voyages de long-cours, les jeunes ne s'éloignent du lieu de leur naissance qu'après la deuxième mue.

Les oiseaux de l'ordre des palmipèdes sont extrêmement nombreux dans le lac. On y trouve le canard à col vert, le type de nos canards domestiques, et quelques autres fort belles espèces : le canard marron, *casarca*, rare et très recherché des naturalistes, le rouget, le siffleur, le milouin,

la sarcelle, charmant petit canard de la grosseur d'un pigeon, et le tadorne, admirable gibier, coup de fusil royal. Sa forme est celle du canard et sa grosseur celle de l'oie sauvage; il a la tête verte à reflets dorés, le cou et la poitrine aurore, les ailes maillées de gris avec les pennes vert foncé. Il porte, à la base du bec, un gros tubercule arrondi d'un rouge vif.

Ces deux oiseaux, sarcelle et tadorne, furent autrefois domestiques en Égypte, et ne demandent qu'à faire encore l'ornement des basses-cours et la joie des gourmets.

Les oiseaux plongeurs, et surtout le grand grèbe, ont été pendant plusieurs années le point de mire de tous les fusils de Port-Saïd; leur fourrure est précieuse; mais ils sont extrêmement difficiles à tuer, plongeant au coup de fusil pour reparaître hors de portée, et leur peau huileuse est tellement difficile à préparer, qu'elle arrive toujours chez le fourreur en fort mauvais état.

Le roi des palmipèdes de la Basse-Egypte est le pélican, il en arrive des milliers dans le lac

Menzaleh. Dressé à la pêche, cet oiseau ferait merveilles. Il pêche isolément avec infiniment de de succès, et arrive, au moyen de l'association, à des résultats fabuleux.

Par suite d'une de ces mésaventures si communes dans le lac, j'avais passé la nuit à peu près à la belle étoile, dans une barque, au voisinage de l'îlot du cheik Belassi, dont le marabout se voit de si loin. C'est à égale distance entre Port-Saïd et Damiette; il y passe peu de barques, les oiseaux ne craignent pas la présence de l'homme. On se croirait dans le paradis terrestre ou les îles Gallapagos.

Je fus éveillé par un bruit infernal; on eût dit que des centaines de battoirs de blanchisseuses s'abattaient sur l'eau à coups pressés, et qu'un troupeau de bœufs effarouchés trépignait dans la boue en beuglant.

Je m'élançai à l'avant de la barque, et, à l'aide d'une longue-vue, je pus assister à un spectacle des plus curieux. Une soixantaine de pélicans, divisés en deux bandes, entraient par les deux

extrémités d'un petit détroit, criant, s'agitant, battant l'eau de leurs grandes ailes et de leurs larges pieds palmés; ils s'avançaient les uns vers les autres, en bon ordre, malgré la fougue qui les animait; de ma vie, je n'avais vu rabatteurs si bien dressés.

Au milieu du détroit les deux bandes se rejoignirent, les cris cessèrent; les poissons, refoulés dans cet étroit espace, se trouvèrent entourés d'un cercle de becs voraces. Chaque oiseau emplit avec prestesse sa vaste poche sous-maxillaire. Quelques moments après, je les vis tous installés sur les îlots voisins où ils s'étaient retirés paisiblement pour étaler leur butin, manger et digérer à l'aise.

En Chine, les pélicans sont dressés à la pêche. D'après ce que j'ai vu, il serait facile en Égypte d'en tirer un parti très avantageux.

Si les peuples parviennent à acquérir du bon sens, les sciences naturelles prendront avant peu la place glorieuse qu'elles doivent occuper dans l'instruction publique, conjointement avec

les sciences mathématiques, au détriment des sciences hypothétiques et conjecturales, et peut-être, dès aujourd'hui, quelques lecteurs me pardonneront-ils une digression, assez longue, il est vrai, mais qui possède, à défaut d'autre, le mérite de la plus rigoureuse exactitude.

Si mon voyage à Tennis laissait à désirer au point de vue archéologique, j'avais recueilli comme naturaliste un certain nombre de notions intéressantes. Je n'avais pas perdu ma peine.

Les villes mortes de la Basse-Égypte n'offrent aucun intérêt pour l'érudit qui cherche à reconstituer le passé en remuant la poussière des œuvres humaines. Mais le lac Menzaleh offre au philosophe, qui aime à retrouver dans le grand spectacle de la nature la manifestation de la puissance créatrice, des trésors sur lesquels je n'ai pu jeter qu'un coup d'œil superficiel.

Le soleil se couchait, il était temps de partir, nous attendions J......., éternel retardataire, professant pour les horloges le plus profond mépris. Avant de l'apercevoir, nous entendîmes

retentir sa basse grondante. Il répondait de tout son creux à une espèce de litanie scandée en arabe par une petite voix assez bien timbrée. Quand il déboucha à l'angle d'un vieux mur, nous le vîmes chargé d'une vasque en marbre gris de 40 centimètres de diamètre, percée en son centre d'un trou encore garni d'un fragment de tuyau en plomb. Il suait et soufflait sous ce poids assez considérable. Une jeune femme arabe l'avait pris en pitié et lui chantait, pour le soulager, quelques-unes de ces phrases baroques à l'usage des portefaix trop lourdement chargés. Il ne parlait de rien moins que d'emporter sa trouvaille à Paris. On eut toutes les peines du monde à lui faire comprendre que les marbriers de France et d'Italie lui donneraient un beau vase tout flambant neuf pour le prix du transport de cette vasque, fruste et sans caractère.

Pendant le retour, qui s'accomplit sans incidents nouveaux, je profitai de son sommeil pour lancer à l'eau cet objet malencontreux.

Plus tard, lorsque l'utopie de M. O. Ritt sera

réalisée, lorsque le lac Menzaleh sera devenu un immense champ de riz et de trèfle, quelque moissonneur ébrèchera sa faucille contre ce marbre enfoui sous la verdure. Une nouvelle génération de savants l'étudiera et discutera comme toujours. Je ne serai plus là pour en indiquer l'origine; mais le récit de ma promenade à Tennis m'aura peut-être survécu.

PÉLUSE

Les Européens qui débarquent à Alexandrie ou à Port-Saïd n'y viennent pas uniquement pour changer d'air, placer des vins ou faire des terrassements.

La vogue abandonne peu à peu la Suisse et l'Italie, pays désormais trop connus d'où l'invasion cosmopolite a chassé depuis longtemps déjà la poésie et la couleur locale, sœurs gracieuses et timides qu'effarouche la vue d'un chapeau gibus ou d'un makintosch.

Dans quelques années, le Canal maritime aidant, Madagascar deviendra un but de promenade ; il

sera de bon ton d'aller passer la saison d'hiver à Bornéo et la saison d'été au Kamtchatka. En attendant, la mode s'élance vers l'Égypte qui lui tend les bras ; des hordes de curieux vont s'extasier devant la première cataracte du Nil, comme ils allaient autrefois admirer sur commande la chute du Rhin, visitent avec un enthousiasme vrai ou feint les restes imposants des anciennes villes riveraines du fleuve et reviennent très édifiés sur les gigantesques travaux d'Aménophis, Touthmosis, Mœris, Ménephta, Sésostris et autres puissants monarques archimomifiés. Il est remarquable que ces forcenés visiteurs de villes mortes ne s'occupent pas du tout des nombreux cadavres de cités jadis florissantes qui émaillent le Delta et dont l'Arabe foule la cendre sous son pied aussi indifférent que peu chaussé.

Parmi ces dernières, Péluse a laissé un nom dont l'histoire s'est emparée et qu'elle a popularisé ; il s'y rattache une légende que les abrégés d'histoire ancienne apprennent aux enfants et qui prouve que la plus grande cause d'abrutissement

est le culte extérieur s'adressant aux emblêmes visibles de la divinité. — On ne visite pas Péluse ; — on n'a pas tort, et j'ai vainement cherché dans ses ruines la célèbre accusation : *Crédeville voleur* et la non moins célèbre charge de *Buginier* qu'une génération d'artistes aujourd'hui grisonnants traça avec tant d'ensemble sur tous les monuments du globe ; on n'y trouve pas même une signature anglaise suivie de l'inévitable : *Esq.*

En six ans, j'ai eu connaissance de deux tentatives dirigées sur ce point.

La première fois, de jeunes employés de l'Isthme ardents, enthousiastes, frétèrent une goëlette, partirent de Port-Said armés jusqu'aux dents, gonflés de projets, chargés de provisions, de curiosité, de bonne volonté, ne découvrirent pas Péluse, couchèrent dans leur navire et revinrent l'oreille un peu basse, mais n'osant pas trop avouer leur déception.

Trois ans après, une autre expédition, ayant pour chefs les ingénieurs du Canal, partit de Kantara avec surabondance d'interprètes, de bédouins

et de chameaux. On vit la ville, on y coucha, on s'y ennuya et l'on rapporta beaucoup de fatigue, mais peu de satisfaction.

Ces précédents n'étaient pas faits pour encourager. Aussi, dans le courant de l'été 1870, mon premier mouvement fut-il de refuser l'invitation que m'adressèrent les chefs d'une expédition qui s'organisait à bas bruit et avait Péluse pour but. Mais ma répugnance, qui n'avait d'autre cause que les précédents à moi connus et que combattaient d'ailleurs mes instincts d'hirondelle trop souvent réprimés, dût céder devant la facilité du transport et l'heureux choix du personnel, deux conditions qui promettaient un voyage rapide et une compagnie agréable.

Le vapeur *l'Alexandra* partait dans le courant de la nuit pour aller faire quelques recherches dans le fond du golfe de Péluse et emportait le corps expéditionnaire dont la société géographique la mieux subventionnée ou le gouvernement le plus zélé n'eussent pu former qu'une pâle copie.

C'était d'abord le capitaine V..., nommé chef

à l'unanimité, chargé des travaux hydrographiques, puis l'ingénieur K...., chargé des études topographiques, le docteur C...., auquel incombait de droit la partie botanique, l'érudit et spirituel B...., homme de lettres, nommé historiographe, quelques autres encore aux aptitudes variées, parmi lesquels le jeune E...., archéologue de grande espérance que sa profession sédentaire n'avait pas familiarisé avec les rudes fatigues et les privations imprévues qui sont le plus clair profit du touriste.

Tous, du reste, bons compagnons et tant par goût que par habitude fort peu disposés à engendrer mélancolie.

A trois heures du matin, l'*Alexandra* larguait ses amarres et s'avançait lentement entre les feux de l'avant-port. A la pointe de la jetée ouest, un concert de cris aigus et discordants s'éleva tout à la fois du navire et d'une barque amarrée aux blocs. L'affreux patois des côtes de l'Italie méridionale n'a rien de commun avec la langue de Pétrarque. A travers une avalanche de syllabes

hostiles et de vociférations inhumaines, je parvins à comprendre qu'on avait pêché dans la nuit et que nous *stopions* pour embarquer le produit de la pêche. Quelques moments après, ruisselait sur le pont une cascade de poissons dont le frétillement faisait miroiter les écailles irisées. Sous la lumière des falots, ces reflets chatoyants d'or, d'argent ou de pourpre eussent tenté le pinceau de Van-Schendel. Ce début était de bon augure.

Le navire ouvrant un sillage phosphorescent reprit sa marche majestueuse sous un ciel criblé d'étoiles; les suaves senteurs du moka nous attirèrent invinciblement vers le salon et l'aurore, qui avait peut-être ses raisons pour douter de notre vertu, se leva subrepticement en notre absence, sans vouloir permettre qu'aucun de nous constatât si elle avait réellement les doigts de roses.

Quand nous remontâmes sur le pont, le soleil lançait des gerbes éblouissantes entre le double azur du ciel et de la mer, et deux goëlettes grecques se silhouettaient au loin sur un fond riche comme les lames d'or des tableaux byzantins.

A six heures, le navire mouillait à quatre kilomètres de la plage, en face du chateau de Tineh, désigné dans le *Manuel du Pilote* comme point de repère et le corps expéditionnaire prenait place dans une grande baleinière, excellente marcheuse, admirablement taillée.

A part Dangeau, qui vérifiait si scrupuleusement le contenu de la chaise percée du grand roi, aucun historiographe ne s'est jamais piqué d'exactitude; le nôtre ne manqua pas à sa mission qui est de ne rien voir par soi-même; au moment d'attérir, tout le monde remarqua très bien un assez beau requin qui, troublé dans son kief, nous cédait la place sans frayeur apparente; quant à lui, il ne vit qu'un poisson vulgaire que les Provençaux désignent sous le nom de *violon* et qui ressemble assez à une mandoline; il n'en consigna pas moins le fait du requin sur ses tablettes; c'est ainsi qu'on écrit l'histoire et s'il était nécessaire de l'écrire *de visu*, il n'y en aurait pas.

Le point de la côte où nous débarquions passe pour mal fréquenté; les naufrages y jettent de

nombreuses épaves; écumeurs de la mer ou du désert sont ardents à la curée et en arrachent jusqu'au dernier clou. Les mauvaises rencontres sont à redouter; aussi, notre premier soin fut-il d'étudier quelques traces qui eussent donné la chair de poule à Robinson; examen fait, on reconnut le pied d'un fellah accompagné de l'empreinte large et nette d'un chien arabe; quelques fagots de plantes à soude et des restes de gourbi ne laissèrent aucun doute sur l'innocuité de l'habitant de ces lieux qui demeura parfaitement invisible.

Malgré cela, la baleinière fut laissée sous la garde de deux matelots qui eurent ordre de se tenir au large par crainte de surprise; les fusils et les revolvers furent chargés, les provisions distribuées; quatorze hommes armés n'avaient rien à craindre. Le temps était superbe, la chaleur modérée; nous partîmes d'un cœur léger, comme Emile Olivier s'en allant en guerre. Nous marchions en troupe confuse; nos marins, grecs, maltais et autrichiens faisaient entendre un ramage

polyglotte entrecoupé d'éclats de rire ; de timides calembours essayaient de jeter quelques lueurs de gaîté sur le front grave et méditatif de nos savants ; nous fîmes ainsi un kilomètre.

Tout-à-coup, entre nous et le château de Tineh, but de notre première étape, surgit un obstacle que quelques-uns de nous avaient prévu, mais qui n'en était pas moins sérieux. A droite et à gauche, aussi loin que la vue pouvait s'étendre, serpentait comme une rivière glacée, large de vingt mètres, sinueuse et parsemée de quelques îlots. C'était un canal naturel ordinairement rempli d'eau salée mais, en cette saison, couvert d'un sel blanc étincelant et qui paraissait solide. Nous savions tous que cette couche perfide cachait un dépôt de vase noire et visqueuse, et que le passage présentait un danger réel ; cependant, aucun de nous ne songea à rebrousser chemin ; nous prîmes la file indienne. Le docteur C...., parti le premier, tâtait prudemment le terrain ; l'ingénieur K..... venait après, suivi du capitaine V...., et ainsi de suite jusqu'au dernier.

Au bout de dix pas, le chef de file poussa un cri d'alarme : « Attention ! » et en même temps s'enfonça jusqu'aux genoux ; K..., qui le suivait, voulut lui tendre la main ; le sel se brisa sous ses pieds ; avec l'aide du capitaine V..., il parvint à retirer ses jambes couvertes de vase, à travers laquelle suintaient des filets de sang. Le sel avait coupé la peau comme eût fait du verre. Quant au docteur, sans accepter l'aide de personne, par crainte d'augmenter le danger, il s'étendit à plat ventre sur la couche saline, retira tout doucement ses jambes de la vase par une série de petits mouvements méthodiques et revint sans se presser, marchant sur les mains et les genoux et poussant devant lui son fusil dont le canon était soigneusement dirigé vers un point où il n'y avait personne. Pendant ce temps, un canotier avait découvert un passage praticable ; on n'eut qu'à suivre sa trace et ainsi se trouva franchi ce fameux boghaz qui a arrêté presque tous les explorateurs venus par mer.

Cet incident sans gravité n'avait altéré la gaîté

de personne, mais la chaleur croissante avait altéré les gosiers. Les jambes de l'ingénieur étaient le siége de douleurs cuisantes, grâce au sel qui avait pénétré dans les écorchures. On cherchait partout de l'eau douce; on s'aperçut trop tard qu'elle manquait complètement. Il y en avait à bord de la baleinière un baril de cinquante litres, mais le chef de l'expédition n'avait pas eu l'idée d'en emporter une goutte et comme on se fiait à lui pour les approvisionnements, personne n'y avait pensé. Nous avions fait trop de chemin pour revenir sur nos pas; la soif n'était pas encore bien vive; la chaleur était tolérable; on partit sans trop s'effrayer. L'ingénieur K. . . et le docteur C. . . ., réunis par une communauté d'infortune, prirent les devants et malgré la vase dont leurs chaussures étaient pleines, partirent de ce pas régulier et cadencé qui fait sans fatigue apparente six kilomètres à l'heure et dont ils avaient contracté l'habitude, l'un, pendant les grandes marches militaires; l'autre, pendant de longues excursions dans les montagnes; la troupe suivait en désordre par petits groupes.

On voyait très distinctement le château de Tineh, mais rien qui eût l'apparence d'une ville ne se montrait sur cette plaine de sable dont l'étendue et la monotonie fatiguaient le regard. Arrivés auprès des ruines et des broussailles qui entourent le château, nos deux éclaireurs s'écartèrent l'un de l'autre, armèrent leurs fusils et, le doigt sur la détente, s'avancèrent avec précaution, disparurent un moment, puis reparurent sans leurs armes, avec un air de profonde sécurité. Il n'y avait ni chacal, ni hyène, ni bédouin maraudeur; nous pouvions sans crainte prendre possession de la masure désignée sous ce nom pompeux de château.

Le respect dû à la vérité et à la justice me force à déclarer qu'aucun de nous, — et l'archéologue moins que les autres, — ne put assigner une date même approximative à cet amas de décombres; les briques contemporaines de l'invasion persane et celles qu'on fabrique encore aujourd'hui dans le Delta se ressemblent au point de tromper l'architecte le plus savant, le maçon le

plus pratique ; nulle inscription, nulle sculpture n'indiquent l'époque de cette construction qui ne présente point de caractère spécial. Un mur d'enceinte écroulé à peu près partout est percé de deux portes, l'une au nord, l'autre au midi ; au milieu de l'enceinte, un grand bâtiment circulaire ne présente d'autres ouvertures que deux portes, qui correspondent à celles du mur de défense ; au centre de ce bâtiment délabré, il existe une grande salle, aujourd'hui à ciel ouvert, mais qui fut autrefois recouverte d'une coupole dont les débris jonchent le sol. Ces débris s'élèvent assez haut pour fermer à moitié les deux couloirs de sortie et les portes de six chambres qui s'ouvrent autour de la salle. Il est probable que cette vaste rotonde fut autrefois éclairée par des fenêtres percées dans la partie haute de la coupole aujourd'hui écroulée. Au-dessus des couloirs qui communiquent avec l'extérieur, à cinq mètres de hauteur environ, sont creusées deux niches larges et profondes, dont l'une remplie de broussailles et entourée de stalactites grisâtres, avait servi de

demeure à des aiglons qui l'avaient quittée depuis peu. Le tout, mur d'enceinte compris, est construit en briques tendres jointes par un mortier très friable ; les ouvertures de forme indiquant à peine l'ogive, sont encadrées d'une pierre calcaire très blanche et très tendre ; l'enceinte extérieure contient des troncs de dattiers et des bois vermoulus, restes de gourbis qui ont dû servir d'abri à des familles arabes, bien longtemps après que le château a cessé d'être habité.

Il était plus de huit heures ; la chaleur devenait intense ; cette ruine nous offrait une fraîcheur relative et de l'ombre introuvable ailleurs ; les provisions furent étalées et l'on procéda à l'œuvre importante du déjeûner. J'en donne ici le menu, et qu'on se figure bien que nous venions de faire six kilomètres dans le sable salé, par une chaleur de trente degrés et sans une goutte d'eau : jambon de Dalmatie, saucisson d'Arles, melon de Malte extraordinairement sucré et musqué, vin du Midi très alcoolique, rhum de la Jamaïque, trabucos. Il fallut de grands efforts pour ingurgiter ce repas

trop échauffant, qui eut pour résultat de refroidir sensiblement le zèle de nos matelots.

Péluse apparaissait au loin dans l'est comme un monticule indistinct que le mirage faisait paraître baigné par un lac; dans la direction que nous venions de suivre, le navire se perdait à l'horizon. La perspective de nombreux kilomètres à faire sur ce terrain mouvant et sans une gorgée d'eau n'était séduisante pour personne; on convint de laisser au château les paniers vides ainsi qu'un tapis qui était venu là je ne sais comment et qui me paraissait annoncer de la part de notre chef des projets de sieste désormais irréalisables. On se proposait tout haut de venir reprendre ces objets mais on leur disait *in petto* un adieu définitif. Sur l'invitation du capitaine V...., « nous prîmes notre courage à deux mains. » Cette expression est pittoresque mais un courage qui a besoin d'être ainsi soutenu par les deux anses est en général plus gênant qu'utile.

La distance qui sépare Tineh de Péluse fut franchie d'un pas assez allègre; nous étions sou-

tenus par la curiosité et le désir de rapporter quelque petit souvenir; ustensile antique, statuette, médaille. Amère deception! un immense parallélogramme de murailles écroulées, percées de quelques baies qui furent les portes de la ville, renferme un amas de briques, de plâtres portant par places des traces d'incendie. De loin en loin sont renversées d'immenses colonnes de granit brisées en plusieurs tronçons; dans la poussière, il reste encore quelques menus fragments de marbre et de porphyre et quelques morceaux de ces bracelets en verre de couleur qu'on vend par centaines dans tous les bazars du Levant. Il serait intéressant de savoir si ces derniers sont postérieurs ou antérieurs à la destruction de la ville. Cet amoncellement couvre un espace suffisant pour renfermer cinquante mille personnes et n'est habité que par des scorpions et de nombreuses colonies de lézards jaunes. Tout ce qui pouvait avoir une valeur en est soigneusement enlevé, il semblerait que les briques ont été triées et la terre criblée. Ces décombres renferment peut-être des richesses artistiques,

archéologiques ou numismatiques, mais, quant à présent, leur aspect est sinistre, on ne trouverait nulle part un exemple aussi complet de ruine et de dévastation.

Le soleil montant toujours, la soif devenait de plus en plus vive ; nous cherchâmes un peu d'ombre sous un pan de muraille encore debout et prîmes un instant de repos bien nécessaire à quelques-uns d'entre nous. Notre souffrance devint naturellement le sujet de la conversation générale. Un de nos canotiers affirmait qu'un petit caillou introduit dans la bouche combattait la soif avec une réelle efficacité et pour joindre l'exemple au précepte, il ramassa un débris de marbre, le prit délicatement entre le pouce et l'index, le déposa sur sa langue avec un air de jubilation anticipée et le cracha vivement en poussant un cri de douleur. Ce marbre recouvert d'une fine couche de sel avait produit sur sa langue enflammée l'impression d'une brûlure. Ce petit événement, après avoir provoqué notre hilarité, tant la nature humaine est peu charitable,

rappela notre attention sur nos misères et détermina notre départ. Nos deux éclaireurs reprirent leur marche régulière et, suivis de loin par toute la troupe, coupèrent le désert en diagonale pour regagner l'embarcation par le chemin le plus court.

Arrivés sur la piste du matin, ils s'assurèrent que tout le monde se ralliait sur ce point et, comme les plus agiles parmi les marins étaient encore assez éloignés, ils s'étendirent côte à côte sur le sable brûlant, sous un soleil incandescent, le coude à terre, la tête sur la main.

Tout-à-coup, leurs regards furent fixés par un spectacle imprévu et bien fait pour provoquer un légitime étonnement. Loin, bien loin vers l'est, une immense colonne noire surmontée d'un large disque éclatant de blancheur se reflétait dans l'eau qui en baignait la base et paraissait comme suspendue entre le ciel et la mer. Que pouvait être cet objet aux dimensions colossales et dont personne n'avait jamais fait mention. L'ingénieur croyait à un phare nouveau modèle surmonté d'un

vaste reflecteur; le docteur, n'ignorant pas que la nature se plait à rabaisser l'orgueil de l'homme en manifestant son incalculable puissance par des phénomènes gigantesques, croyait à un monstrueux champignon et, tout en calculant les ressources alimentaires qu'on pourrait en tirer, se délectait à l'idée de donner son nom à cette production monumentale du désert Arabique, *Agaricus C....us ;* cela sonnait académiquement.

L'un et l'autre soutenait son dire au moyen d'arguments assez faibles, mais présentés avec cette obstination qui n'appartient qu'aux savants. Sans en venir aux invectives, ils échangeaient déjà quelques apostrophes aigre-douces : — Vous avez la berlue, disait l'un. — Mettez vos lunettes, disait l'autre. Enfin, considérant que la position horizontale se prête peu à la discussion, voulant se livrer à des démonstrations convaincantes, à des gestes persuasifs, ils se levèrent en pieds comme mûs par le même ressort. Le mirage s'était dissipé emportant avec lui l'objet de la

discussion, et à 500 mètres environ apparaissait l'historiographe B...., à qui son formidable chapeau indien donnait en effet la forme d'un cryptogame ou d'un parapluie.

Le dernier retardataire ayant rejoint la troupe, on regagna la plage. Quelques coups de fusil furent tirés pour réveiller les gardiens de la baleinière qui dormaient doucement bercés par la brise. On se précipita dans l'embarcation ; on but avec délices de l'eau non filtrée que le soleil chauffait depuis le matin et l'on mit le cap sur le navire qui fut atteint en trois quarts d'heure malgré le vent contraire.

Le poète Lucrèce a dit en latin qu'il est très agréable d'être assis au rivage et de voir les nautonniers se débattre péniblement contre les flots tumultueux.

Suave mari magno, etc.

Il eût été mal reçu à venir nous débiter ses alexandrins hydrophobes. Nous regardions d'un air rancuneux, nous accablions de malédictions furi-

bondes cette terre inhospitalière qui disparaissait peu à peu et d'où nous ne rapportions que déception et souffrance. Ce sentiment hostile était trop vif pour durer longtemps. Tous les fronts se déridèrent à l'aspect d'une appétissante bouillabaisse escortée de succulentes victuailles et entourée d'accessoires recommandables. Les langues trop longtemps desséchées s'humectèrent d'abord et se délièrent ensuite. B... surtout, qui avait le plus souffert, animé d'une verve intarissable et possédé de l'esprit de contradiction, ressemblait à ce célèbre M. d'Aube,

Qu'une ardeur de dispute éveillait avant l'aube,

et qui mourut d'une contrariété rentrée, pour avoir, en présence du roi, avalé tout un long sermon sans pouvoir contredire le père Bourdaloue. Il en vint, notre digne historiographe, jusqu'à affirmer qu'avec un seul de ses doigts, il écraserait assez de noix pour en extraire un litre d'huile, proposition outrecuidante qui ne parvint pas à étonner le capitaine V..., brave marin familiarisé avec bien d'autres prouesses.

Douze heures après le départ, nous rentrions à Port-Saïd et, depuis ce temps, j'ai attendu en vain les rapports de la commission scientifique. L'hydrographe prétend que les cartes sont très bien faites et qu'il n'a rien à y ajouter. L'archéologue ne donnera pas la moindre notice faute d'avoir pu copier la moindre inscription. L'historiographe craint de reporter ses souvenirs sur les souffrances de cette journée néfaste. L'ingénieur n'a vu de remarquable que son phare à réflecteur nouveau modèle si rapidement évanoui. Le botaniste pleure sur son agaric colossal dont il ne pourra pas être le parrain.

Si j'ai relaté cette excursion, assez peu intéressante d'ailleurs, c'est que j'ai été mû par un sentiment d'humanité dont le lecteur trouvera peut-être que j'aurais dû me défier. Je m'estimerai heureux si je puis empêcher quelque touriste mal informé d'aller à Péluse perdre son temps et sa peine qui partout ailleurs seraient mieux employés.

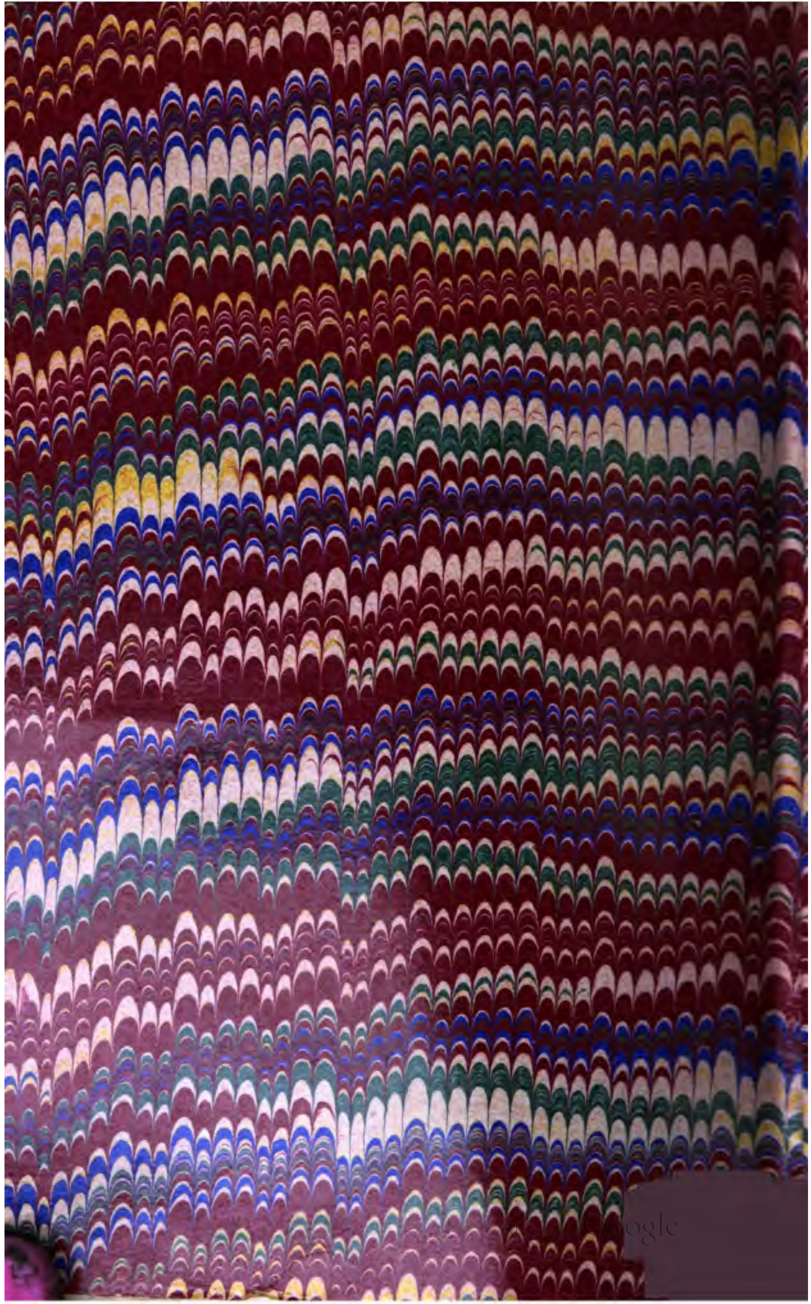

IS
TERRANÉE
SAÏD
Péluse
SUEZ
ROUGE
Fontaine de Moïse
Im. Fr. A. Mourée.

tienne

TABLE DES MATIÈRES

Itinéraire du Canal

A travers l'Isthme




YB 34105
M313330

